nur 3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 12
Dezember 2009
58. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Der Neuheiten-Testreport

- 39 von Märklin
- TT-24 von Gützold
- 74.0-2 von Brawa
- E645 von Roco
- Silberlinge von Piko
- DR-Rekowagen von Brawa
- N-O6600-Busse von Lemke
- TT-Windturbine von Permo
- EG Niederschmiedeberg von Beckert

Loxx lockt ins Alexa
Viel Hauptstadt in H0

Chemnitzer Nächte
Schwarze Schönheiten

Unweit der Seidenstraße
Dampf pur im Tagebau

Werkstatt:
- Hebelspannwerke
- Bagger-Motorisierung
- Zuglaufbeschilderung
- Modellbahn-ABC

Die Berliner Luft

Anno 1969: **Ost-Dampf auch in West-Sektoren**

Inhalt



76 Große Verloxxung

Ein junges Highlight ist für Berlin-Besucher die Loxx-Anlagenschau in H0, und zwar nicht nur für Eisenbahnfans.



14 Geteiltes Leid, geteilte Freud'

Ein Abenteuer war der Besuch in der früheren Frontstadt des Kalten Krieges, West-Berlin, auch noch um das Jahr 1969.



34 Kohle gibt's noch genug

Der Tagebau von Sandaoling wird noch heute mit Dampfloks der Baureihen SY und JS bedient.



72 Ahoj přatele!

Hallo Freunde – die Anlage in Liberec (Reichenberg) bietet unter anderen einen Echt-Steinbruch in H0.



Titel: Fahrzeuge Piko, Lima, Figuren Preiser
Modellbau und Foto: Jörg Chocholaty



24 Nahe-liegendes Fest

Zum 150-jährigen Bestehen der Nahebahn und zum 20-Jährigen des VRN fuhren zahlreiche Plandampfzüge.

Bahnwelt Aktuell

GÜTERVERKEHR

Franzosen unter sich



Alstom-Prima-Loks der SNCF Fret sind schon seit einiger Zeit auf deutschen Gleisen anzutreffen, etwa im Auftrag der Wincanton-Rail in Treuchtlingen.

● Der europäische Güterverkehrsmarkt ordnet sich neu: Die französische Staatsbahn SNCF übernimmt gemeinsam mit Eurotunnel die Güterverkehrssparte des Veolia-Konzerns. Veolia Cargo beschäftigt 1200 Mitarbeiter und ist vor allem auch in Deutschland gut aufgestellt. Hierzulande gehören unter anderen die Bayerische Cargobahn (BCB), die Dortmunder Eisenbahn sowie „Rail4Chem" zum Veolia-Konzern. Veolia Cargo ist laut eigenen Angaben der größte private Anbieter von Güterverkehrsleistungen in Europa. Die Übernahme soll noch in diesem Jahr vollzogen werden, falls die Wettbewerbsbehörden zustimmen. Für die SNCF ist die Übernahme strategisch wichtig. Mit den Veolia-Unternehmen schafft man sich Standbeine in anderen europäischen Ländern, die das Angebot grenzüberschreitender Güterzuglinien erleichtern sollen. Die Übernahme der Veolia Cargo steht im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Frachtgeschäfts der französischen Staatsbahn. Dafür will diese in den kommenden zehn Jahren sieben Milliarden Euro investieren, um das Unternehmen zu modernisieren und zur DB AG aufzuschließen, die bei der Erweiterung ihres Logistikgeschäfts einen Vorsprung von mehreren Jahren aufweist. Bisher ist der Turnaround jedoch noch nicht geschafft. Auch SNCF Fret ist vom Wirtschaftseinbruch stark betroffen und so wird die SNCF 2009 wohl wieder Verluste vermelden müssen.

Fotos (2):Dollinger

Bald schon in Grün? Eine Alstom-Prima-E-Lok in Veolia-Farben zieht am 5. August 2009 einen Quarzsandzug von Köln nach Donauwörth.



NIEDERLANDE

Güterzüge frontal zusammengestoßen

● Am späten Abend des 24. September 2009 stießen zwei Güterzüge in der Nähe von Barendrecht, unweit des Rotterdamer Rangierbahnhofs Kijfhoek frontal zusammen. Das Unglück ereignete sich unter der Straßenüberführung der Autobahn A15; das Bauwerk wurde jedoch nur leicht beschädigt. Schlimmer sah es aus mit den Diesellokomotiven 6415 und 6454 von DB Schenker Niederlande, die im Doppelpack einen Zug von Veendam nach Rotterdam zogen. Die Loks stießen voll mit der entgegenkommenden Diesellok 6616 (Class 66) von ERS zusammen, die mit einem Containerzug nach Warschau gerade den Rangierbahnhof Kijfhoek verlassen hatte. Die ERS-Lok bohrte sich in die Lok 6415, wobei deren Lokführer keine Chance mehr hatte, den vollständig zerstörten Mittelführerstand rechtzeitig zu verlassen; er erlag nach einigen Stunden seinen schweren Verletzungen. Auch die zweite Schenker-Lok wurde schwerst beschädigt. Die Class 66 bot ihrem Lokführer noch so viel Schutz, dass er den Zusammenstoß schwerverletzt überlebte. Durch die Geistesgegenwart des Lokführers eines herannahenden Intercityzuges nach Belgien wurde verhindert, dass die Katastrophe noch vergrößert wurde: Er konnte seinen Zug rechtzeitig anhalten. Auf den Strecken, die die Unfallstelle berühren, wird als Zugsicherungssystem ATB, alte Generation, verwendet, das bei Geschwindigkeiten von weniger als 40 km/h nicht eingreift, wenn der Lokführer Halt zeigende Signale ignoriert. Die Aufräumarbeiten nahmen mehrere Tage in Anspruch. Damit der Hafen Rotterdam nicht in südlicher und östlicher Richtung vom Schienenstrang abgenabelt wurde, stellte Netzbetreiber „ProRail" Trassen auf der Umleitungsroute über Utrecht – Gouda zur Verfügung.



Foto: Korthof

Besonders schwierig gestaltete sich die Bergung der drei Loks unter dem Viadukt. Weil ein Kraneinsatz nicht möglich war, wurden zwei Leopardpanzer der niederländischen Armee eingesetzt. Sie zogen mit ihren Seilwinden die Loks aus den Trümmern.

UNGARN

03 204 beim Wettkampf in Budapest



Foto: Saßmann

Die 03 204 auf der Drehscheibe vor dem 34-ständigen Rundschuppen des Museums. Dahinter die ungarischen Loks 22 034 und Nr. 27.

● Der europäische „Grand-Prix" der Dampflokomotiven ist seit 2002 fester Bestandteil des jährlichen Programms im Budapester Eisenbahn-Erlebnispark (www.mavnosztalgia.hu) und wird jeden September von tausenden Besuchern aus dem In- und Ausland frequentiert. Dieses Jahr kam 03 204 aus Cottbus mit einem Sonderzug aus Berlin über Wien in die ungarische Donaumetropole und nahm am Bewerb teil. Die Lokmannschaften müssen dabei verschiedene, zum Teil humorvolle Geschicklichkeitsaufgaben (z. B.: möglichst schnelles Fahren mit einer Bierdose auf den Kuppelstangen) mit ihren Maschinen bewältigen und werden von einem internationalen Schiedsrichterteam nach einem Punktesystem bewertet. Heuer nahmen neben den MAV-Museumslokomotiven 424.247, 109.109, 22.034 und Nr.27 auch die Gastlokomotiven 109.13 (Österreich), Pt 47-65 (Polen) und 422.0108 (Slowakei) teil.



Foto: Sambill

Zum Tag der deutschen Einheit fand eine Sonderfahrt mit 772 003 des NbSE (Nebenbahn-Staßfurt-Egeln)und 772 171 von Köstners Schienenbusreisen statt. Sie führte von Egeln über Staßfurt, Aschersleben, Halberstadt nach Wernigerode. 772 171 passiert gerade die Ausfahrt Schneidlingen.

Keine Vorder- ohne Rückseite



Dr. Karlheinz Haucke

Erfreulich, erfreulich: Nimmt man die Publikumsmessen dieses Jahres als Gradmesser, dann ist getrost festzustellen, dass Modellbahn und Modellbau ihre Faszination keineswegs eingebüßt haben.

Insbesondere der Messestandort Leipzig sorgte mit der Modell-Hobby-Spiel-Messe wie schon im Vorjahr für positive Signale. Der leichte Besucherschwund ist wohl nach dem samstäglichen Feiertag dem verkaufsoffenen Sonntag in der Innenstadt geschuldet. 98 000 Schau- und Kauflustige an drei Tagen belegen nicht nur die Spitzenstellung der traditionsreichen Messestadt, sondern auch das ungebrochene Interesse an unserem facettenreichen Hobby.

Allerdings, eine schleichende Umstrukturierung ist nicht mehr von der Hand zu weisen: Während die Großen der Branche, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nicht nur, aber auch mit hausgemachten Problemen zu kämpfen haben, zeigen viele kleinere und kleinste mittelständische Unternehmer mitnichten gute Miene zum bösen Spiel, sondern zufriedene Gesichter ob einer gedeihlichen Geschäftsentwicklung.

Da passt es durchaus ins Gesamtbild, dass die Modelleisenbahn Holding als Eigentümer bei Fleischmann bis zum Jahresende weitere 96 der in Heilsbronn noch verbliebenen 226 (Kurz-)Arbeitsplätze abbauen, Teile des Werkzeugbaues nach Gloggnitz und die restliche Montage nach Arad verlagern will. Derweil zeigt etwa die Firma Rietze ihr Bekenntnis zum Standort Deutschland mit kompletter Entwicklung und nun auch Produktion allhier.

Kopf oder Zahl? Nicht nur die Münze hat zwei Seiten, auch der Januskopf!

Bahnwelt Aktuell

DGEG

38 2267 fährt wieder

● Nach mehrjähriger Aufarbeitung konnte die Dahlhauser P8, 38 2267, im Oktober wieder unter Volldampf gesetzt werden. Am 15. Oktober 2009 brach die Lok zur ersten Probe-Rundfahrt von Bochum-Dahlhausen über die Ruhrtalbahn nach Hagen-Vorhalle und von dort über Witten, Bochum, Essen-Steele wieder zurück nach Dahlhausen auf. Ihre erste Sonderfahrt hatte die P8 zum Müngstener Brückenfest am 24./25. Oktober auf der so genannten „Bergischen Runde".


Foto: Henschel

Seit 2006 war 38 2267 aufgrund eines Kesselschadens abgestellt. Am 15. Oktober 2009 raucht sie in ihrer Dahlhauser Heimat.

MUSEUMSBAHN

Neues Dach für alte Loks

● Die Sparda-Bank unterstützt die Sanierung des denkmalgeschützten Lokschuppens im Bahnpark Augsburg. Der Ringlokschuppen erhält Stück für Stück ein neues Dach. Im ersten Bauabschnitt werden die ersten vier von insgesamt 29 Fahrzeugständen saniert. Die historische Holzkonstruktion des Ringlokschuppens wird ausgebessert. Anschließend werden eine neue Dachschalung und eine neue Dachhaut aufgebracht. Der Ringlokschuppen wurde im Jahr 1906 von den Königlich-Bayerischen Staatseisenbahnen errichtet und wird zukünftig als „Rundhaus Europa" insgesamt 29 „Botschafter-Lokomotiven" aus allen Ländern Europas aufnehmen. „Die nun begonnenen Arbeiten sind ein Meilenstein in der Entwicklung des Kultur- und Museumsprojektes", sagt Markus Hehl, der beim Bahnpark als Architekt die Sanierungsmaßnahmen leitet und koordiniert. Insgesamt investiert der Bahnpark bis Ende 2009 rund 50 000 Euro für die Dachsanierung. Finanziert werden die Arbeiten unter anderem durch eine großzügige Spende der Sparda-Bank Augsburg eG, durch die Unterstützung der Stadt Augsburg sowie durch Fördermittel des bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege und des Bezirks Schwaben.

Zwischenhalt

■ **Seit Einführung** des Quer-Durchs-Land-Tickets Anfang August haben bis MItte Oktober rund 200 000 Fahrgäste von dem neuen Angebot Gebrauch gemacht. Das Ticket soll zunächst bis 31. Januar 2010 verkauft werden.

■ **Der Verband der Bahnindustrie** in Deutschland (VDB) beklagt einen massiven Rückgang der Auftragseingänge. Verantwortlich sei vor allem der Einbruch bei Schienenfahrzeugen für das Ausland, hier sank die Nachfrage um 44 Prozent.

■ **Die Regierungskoalition** aus CDU/CSU und FDP plant offenbar, die Infrastrukturfinanzierung für nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) zu erleichtern. Entsprechende Empfehlungen gab der Koalitionsarbeitskreis Bauen, Wohnen und Verkehr.

■ **Die niederländische FIrma Grontmij/Carl Bro** soll auf dänischer Seite den Ausbau zur festen Fehmarnbeltquerung planen. Das gab die dänische Verkehrsbehörde Trafikstyrelsen bekannt.

■ **Die BAG-SPNV** (Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr) fordert von der neuen Bundesregierung die Trennung von Netz und Betrieb bei der Bahn. Der so genannte integrierte DB-Konzern behindere den Wettbewerb und verteuere den Regionalverkehr.

■ **Der elfte** von insgesamt 22 Tunneln an der künftigen Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt wird seit Mitte Oktober gebaut. Es handelt sich um den Baumleitetunnel, der 1317 Meter lang werden soll.

■ **Bis zum Jahre 2014** soll die S-Bahn-Verbindung vom Berliner Hauptbahnhof (tief) auf den Ring fertiggestellt werden. Der Bund und der Senat von Berlin unterzeichneten Mitte Oktober eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung. Darüberhinaus hat die DB Projektbau einen Planungsauftrag für die gesamte Strecke, die künftige S 21, vergeben.

■ **Die Deutsche Bahn AG** prüft die Einführung eines Alkoholverbotes in Regionalzügen. Dazu ist sie mit verschiedenen Verkehrsverbünden in Verhandlungen. Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) unterstützt das Vorhaben der Bahn. Dagegen will die Metronom-Eisenbahngesellschaft in ihren Zügen ab dem 15. November ein generelles Verbot des Alkoholkonsums einführen.

■ **In Hagen-Eckesey** baut Abellio Rail NRW eine neue Werkstatthalle, für die am 20. Oktober 2009 der Grundstein gelegt wurde.

■ **„Es klappert die Mühle..."** – nach Michael Glos ist Dr. Peter Ramsauer der zweite Müllermeister, den die CSU in kurzer Zeit für einen Ministerposten vorschlägt. Er soll Verkehrsminister werden.

■ **Die Gewerkschaften transnet und GDBA** stehen offenbar vor einer Fusion. Ende Oktober berieten die Spitzen beider Einzelgewerkschaften in Fulda. Noch offen war die Frage, ob die neue Gewerkschaft sich dem DGB oder dem Beamtenbund eingliedern wird.

■ **Sven Morlok (FDP)** ist neuer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr in Sachsen. Außerdem ist er Stellvertreter des Ministerpräsidenten Stanislaw Tillich (CDU).

HAMBURG

Auch Hamburgs S-Bahn mit Problemen?

● Ein Vollzug der Hamburger S-Bahn entgleiste am 11. Oktober 2009 gegen 16 Uhr in der Tunneleinfahrt zum Bahnhof Altona. Es handelte sich um einen Zweisystemzug der Baureihe 474.3. Die genaue Ursache wird noch vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) untersucht. Der Zug der Linie S 3 passierte kurz zuvor eine Langsamfahrstelle. Auf einer Länge von etwa 100 Metern riss der entgleiste Mittelwagen die Stromschiene ab. Von den rund 200 Fahrgästen wurden zwei leicht verletzt, der Lokführer erlitt einen Schock. Der Unfallzug wurde zur Untersuchung in das S-Bahn-Werk Ohlsdorf gebracht. Bundespolizeisprecher Rüdiger Carstens sagte, dass man von einem technischen Defekt oder menschlichem Versagen ausgeht. Fachleute spekulierten auch über Wartungsfehler oder Probleme mit der Technik des 474.3, halten aber auch einen Zusammenhang mit der Langsamfahrstelle für möglich. Auch nach der Bergung des Unfallzuges fielen zunächst zwei S-Bahn-Linien ganz aus.



Foto: Brüggemann

Es handelt sich bereits um die zweite Entgleisung eines Drehgestells eines Zweistromzug-Mittelwagens der sehr jungen Baureihe 474.3. Das erste Unglück ereignete sich am 28. Juni 2006 in Hamburg-Poppenbüttel.



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Heiderich

■ Am 14. Oktober 2009 fuhr der Dbz 94000 von Kassel nach Neuoffingen. Er bestand ausschließlich aus Traxx-Loks von Bombardier für den Lokvermieter Angel Trains (ATC). Folgende Maschinen bildeten den Zug: 185 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 633 und 634. Das Bild entstand in Bad Hersfeld. Die Maschinen sollen sicher abgestellt werden, da in der aktuellen Transport-Krise wohl kein Bedarf besteht. Wir wollen von Ihnen wissen, wie lang der Zug war?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Dezember 2009 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Oktoberheft lautete: „Kansas City Southern Railway (KCS)". Gewonnen haben: Wunner, M., 84478 Waldkraiburg; Finke, L., 01157 Dresden; Anders, G., 06114 Halle/Saale; Labudde, J., 61231 Bad Nauheim; Wenninger, B., 71642 Ludwigsburg; Herrmann, D., 01877 Demitz-Thumitz; Pirk, R., 38268 Lengede/Broistedt; Gries, Robert, 01904 Neukirch; Miscick, Gerhard, 58454 Witten; Markert, Danny, 09468 Geyer; Schmeißer, M., 18581 Putbus; Föllmer, Liane, 17039 Podewall; Klinge, Kai-Uwe, 21683 Stade; Geens, Freddy, B-2180 Ekeren; Jobke, Siegfried, 39124 Magdeburg; Liebing, Horst, 04451 Borsdorf; Felsch, Andreas, 16727 Velten; Hirtler, Joachim, 25938 Midlum; Dühr, Klaus, 25899 Dagebüll; Gossing, Sabine, 23560 Lübeck; Sommavilla, Frank, 40822 Mettmann; Hirtler, R., 07407 Rudolstadt; Liebisch, R. 15827 Blankenfelde; Arlt, Thomas 13357 Berlin; Niebergall, Sven, 36433 Moorgrund; Poth, Jürgen, 24221 Rastorf; Schimetschka, Karin, 55118 Mainz; Baden, Alexander, 38176 Wendeburg.

RHÄTISCHE BAHN

Verschrottet

● Seit Anfang Juli war der Triebwagen ABe 4/4 31, nach einem Motorschaden, in Poschiavo abgestellt. Für eine Reparatur waren benötigte Ersatzteile nicht am Lager. Anfang September entschied die RhB, diesen ersten Bernina-Triebwagen auszurangieren. Er wurde ausgeschlachtet, alles, was brauchbar war, wurde als Reservematerial für andere Triebwagen eingelagert. Seit etwa 33 Jahren war dies der erste Personen-Triebwagen, der verschrottet wurde. Der erste Tw der Bernina-Bahn wurde als BCe 4/4 1 im Jahre 1908 übergeben. Im Jahr 1947 wurde er nach einem Umbau zum umschaltbaren Motorwagen für die Chur-Arosa-Linie zum BCe 4/4 31 umbezeichnet. Im Jahre 1956 wurde der Triebwagen nochmals umnummeriert zum ABe 4/4 31. 1958 wurde er mit einer geschweißten Stahl-/Holzkonstruktion ausgestattet. Im Jahr 1987 wurde eine Vielfachsteuerung eingebaut. Bis zur Umstellung von Gleich- auf Wechselstrom im Jahre 1997 kam der 31 im Winter auf der Linie nach Arosa zum Einsatz. Auch im Jahr 2009 war der ABe 4/4 31 noch einige Male als Reserverfahrzeug anzutreffen!


Foto: Willen

Am 6. Oktober 2009 wurde Tw 31 nach Chur zum Abbruch überführt.

UNGARN

Eurorunner-Testfahrten



Foto: David

Der Schnellzug 995 strebt am 6. September 2009 bei der Haltestelle Farád seinem Ziel entgegen.

● Auch dieses Jahr hatte die GySEV (Raaberbahn), wie im vergangenen Jahr, als 541.109 der slowenischen Eisenbahnen zu Gast in Sopron war, eine Gast - Lok bekommen: Die Siemens-Test-Lok ER 20 2007. Die Baureihe ist den Mitarbeitern der GySEV nicht unbekannt, denn die baugleichen 2016 der ÖBB verkehren seit längerem im EuRegio-Dienst. Die Siemens-Lok kam Ende August nach Hegyeshalom und wurde danach zunächst mit „MIREL" ausgerüstet. Dieses Zugsicherungssystem wurde zuvor bei dieser Baureihe noch nicht installiert. Am 2. September 2009 fanden die ersten Messfahrten zwischen Öttevény und Mosonmagyaróvár statt. Am folgenden Tag fuhr die Lok dann nach Sopron. Auf dem Programm stand anschließend ein Messprogramm von 5000 Kilometern, das sie bis zum 18. September absolvierte. Tagsüber bespannte sie zwei Zugpaare zwischen Sopron und Györ, während sie in der Nacht mit einem Güterzugpaar dieselbe Strecke befuhr.

DB AG

Spatenstich für dreigleisigen Ausbau

● Am 8. Oktober feierte die DB AG den Spatenstich für den Ausbau der Strecke von Stelle nach Lüneburg; dieser Abschnitt gehört zur Strecke Hamburg – Hannover. Mit dem symbolischen Akt starteten bei Lüneburg die Bauarbeiten für den dreigleisigen Ausbau; zwischen Stelle und Ashausen sollen es sogar vier Gleise werden. Über 280 Millionen Euro investieren der Bund und die Bahn in die Streckenertüchtigung, die von der Europäischen Union kofinanziert wird. 2014 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Oliver Kraft, Vorstand Produktion der DB Netz AG, sagte zum Baubeginn: „Durch das dritte Gleis sind wir in der Lage, bestehende Kapazitätsengpässe zu beseitigen (...). Ein Gewinner der Baumaßnahmen ist der Personennahverkehr in Niedersachsen, der seine Angebote deutlich verbessern kann." Der Abschnitt Stelle – Lüneburg ist besonders stark ausgelastet, da nördlich von Stelle der Güterbahnhof Maschen liegt und bis Lüneburg viele Regionalzüge fahren. Rund 35 Kilometer Gleis werden neu verlegt, dazu rund 52 Kilometer Oberleitungsanlage errichtet. Neu gebaut oder erweitert werden 52 Brücken und Durchlässe. Die Unterwegsbahnhöfe Ashausen, Winsen, Radbruch und Bardowick erhalten neue Bahnsteige und die Betriebsleittechnik auf dem Streckenabschnitt wird modernisiert. Auch der Bahnhof Lüneburg soll noch ausgebaut werden.



Foto: Brüggemann

Den ersten Spatenstich bei Ochtmissen nördlich von Lüneburg tätigten (v. l.): Oberbürgermeister Ulrich Mädge, Dr. Friederike Reineke (Bundesverkehrsministerium), Oliver Kraft (Vorstand DB Netz AG) und Ulrich Bischoping (Konzernbevollmächtigter der DB für Bremen und Niedersachsen).

TOP und FLOP

TOP: Wieder auf Schienen

Nach achtjähriger Pause setzt die Zapf GmbH wieder auf Eisenbahntransporte. Für einen Großauftrag über 2000 Fertiggaragen nach Mailand wurde der kostengünstigere Bahntransport gewählt, weil zusätzlich für solche Straßentransporte durch Österreich ein generelles Transitverbot besteht. Über Weiden erreichen die Züge Nürnberg Rbf. Dort werden die Laas-Wagen einem Güterzug in Richtung Amstetten beigestellt, wo die Verladung auf Spezial-Lkw, die wiederum über die Schiene nach Mailand gelangen, erfolgt.



Am 9. Oktober 2009 hat 294760 in Bayreuth einen Zug mit Fertiggaragen am Haken.

Foto: Polnik

FLOP: Koalition ohne Geist

Die Allianz pro Schiene gewinnt den verkehrspolitischen Aussagen des Koalitionsvertrages von CDU, CSU und F.D.P. nicht viel Positives ab. „Der neuen Bundesregierung fehlt es an Geist, Phantasie und klaren Zielen", sagt Allianz-Sprecher Dirk Flege. Das Verkehrskapitel sei geprägt von Denkverboten, mit denen ein Schutzschirm über den Straßenverkehr gezogen werde. Auch der Minister Peter Ramsauer (CSU) sowie die drei parlamentarischen Staatsekretäre Enak Ferlemann (CDU), Andreas Scheuer (CSU) und Jan Mücke (F.D.P.) fielen bisher kaum durch verkehrliche Kompetenz auf.



Foto: Reiss

Seit dem 25. September 2009 ist 528116 in einem neuen Heimatbahnhof, dem Zechenbahnhof am Osnabrücker Piesberg, zu Hause. Sie wurde anlässlich des Dampflokfestes „Osnabrück unter Dampf" zu ihren neuen Besitzern, den Osnabrücker Dampflokfreunden, überführt. Diese besitzen bereits 41052, die zur Zeit aufgearbeitet wird.



Foto: Sangmeister

Am 7. Oktober 2009 überführte 189007 zwei Straßenbahn-Triebwagen (5611 und 5612) vom Typ SG3 von Bautzen nach Rotterdam Waalhaven. Die Tw wurden von Bombardier-Transportation, Werk Bautzen, für die Verkehrsbetriebe Randstadrail Rotterdam gebaut. Der Zug macht gerade einen Betriebshalt in Magdeburg-Sudenburg.

Bahnwelt Aktuell

Der Schwellenleger

Was die neuen UIC-Nummern so mit sich bringen...

● Jahrelang gab es die Diesellok 218 006-5. Daraus wurde eines Tages, weil zu Cargo/Railion/Schenker gehörend, die 225 806-9. Mit der kürzlichen Einführung der neuen UIC-Nummern kehrte die „alte" Betriebsnummer nun wieder zurück. Da die 225 806 ja mal als 218 006 gebaut wurde, kann das nicht so einfach ausgelöscht werden. Die UIC-Nummer lautet also: 92 80 1 218006-5. Kurios ist, dass beide Nummern an der Lok angeschrieben sind. Folgt die entscheidende Frage: Ist es jetzt eine 225 oder eine 218? Natürlich letzteres, aber warum dann der ganze Aufwand? Es hätte ja auch die 218 006 einfach zu Cargo/Railion/ Schenker gehören können, das wäre aber wahrscheinlich zu einfach! Interessant ist nun, dass es ja auch ehemalige Loks der Baureihe 215 gibt, die zu 225 umgenummert wurden. Allerdings gibt es unter ihnen keine 800er-Nummern, sondern nur die 001 bis zur 150. Um das Chaos komplett zu machen, stellt sich noch die Frage: Darf ein Lokführer, der vor Zeiten nur die 215-Ausbildung erhielt, nun die Baureihe 218, hier die 218 006 (225 806) fahren, oder nicht? Obwohl nur geringe Unterschiede, sieht man von der Dampfheizung der 215 einmal ab, zwischen den Loks bestanden, wurde diese Frage früher klar mit NEIN beantwortet. Im Bw Ulm Rbf hing vor einiger Zeit ein Zettel, dass alle Lokführer mit 215-Ausbildung automatisch auch die 225 fahren dürfen. Der Zettel hing nicht lange. Und nicht zu vergessen: Es gab ja noch die 215 030 bis 032 mit E-Heizung. Die durfte man mit der 215-Ausbildung nicht fahren. Für diese Loks gab es eine zusätzliche Einweisung, wegen des Heizdieselmotors und seiner Überwachungseinrichtungen. Diese drei Loks wurden übrigens auch zur 225 umgenummert. Man denke an den Zettel im Bw Ulm!



Foto: Marquardt

225 oder 218? Zu welchem Typ gehört die Lok denn nun?

20 JAHRE MAUERFALL

Zug der Freiheit

● Am 1. Oktober 2009 verkehrte, zum Gedenken an den 20. Jahrestag der Ausreise der DDR-Botschaftsflüchtlinge aus Prag, der „Zug der Freiheit", von Prag über Dresden – Freiberg – Chemnitz – Plauen nach Hof, Zugnummer DPE 92932. Der Zug bestand aus der MEG 313 und fünf Reisezugwagen im DR-Outfit. An den wichtigsten Bahnhöfen entlang der Strecke machte der Zug für jeweils zirka eine Stunde Halt und bot dem interessierten Publikum die Möglichkeit, sich in einer Ausstellung über die Ereignisse und persönlichen Schicksale dieser Tage im Jahr 1989 zu informieren. Der Zug wurde vom Verein „Kultur Aktiv" ins Leben gerufen. Weitere Informationen zum Verein und dem Zug der Freiheit gibt es unter: http://kulturaktiv.org/projekte/projekte.html.



Foto: Szymanowski

Der Zug der Freiheit hat Chemnitz erreicht.

AUSSCHREIBUNGEN

Netz vergeben

● Das Land Schleswig-Holstein vergab am 21. September 2009 das Netz Nord offiziell. Verlierer der Ausschreibung ist die Veolia-Tochter Nord-Ostsee-Bahn (NOB), Gewinner sind DB Regio und die gemeinsame AKN- und Benex-Tochter Nordbahn, die ab Dezember 2011 das knapp 400 Kilometer lange Streckennetz bedienen werden. Die Nordbahn fährt dann zwischen Neumünster und Bad Oldesloe, neu für die Nordbahn werden die Strecken der AKN-Tochter Schleswig-Holstein-Bahn zwischen Neumünster und Büsum vergeben. Die Tw-Leistungen der NOB zwischen Kiel und Husum sowie zwischen Husum und Bad St. Peter-Ording übernimmt die DB AG. Weiterhin fährt die DB AG zwischen Neumünster und Kiel sowie zwischen Kiel und Flensburg. Zwischen Kiel und Eckernförde fahren die Züge montags bis mittwochs im Halbstundentakt und zwischen Kiel und Neumünster sollen auch mehr Züge fahren. DB AG und Nordbahn hatten sich in einer europaweiten Ausschreibung durchgesetzt, an der sich fünf Anbieter beteiligten. Die unterlegene NOB hatte zunächst eine Nachprüfung angestrengt, den Widerspruch jedoch zurückgezogen. Im Netz Nord werden jährlich 5,5 Millionen Zugkilometer gefahren. Nach offiziellen Angaben spare das Land elf Millionen Euro pro Jahr durch die Neuvergabe. Das eingesparte Geld soll in neue Bahn-Projekte investiert werden. Es sollen weiterhin Lint-Tw fahren, die DB AG beschafft dafür sogar neue Triebwagen. Zwischen Kiel und Neumünster möchte man auf Diesel-Tw verzichten und Elektrotriebwagen der Baureihe 425 einsetzen.

Zeitreise

Foto: Slg. Schumacher



1959

Das Ende des Krieges ist erst ein gutes Jahrzehnt vorbei. Die ersten Wunden scheinen vernarbt.

Mensch Berlin, wat haste dir verändert!

Der Bahnhof Friedrichstraße erlangte vor allem im Nachkriegsdeutschland historische Bedeutung. Weniger der Fernbahnhof, vielmehr die U- und S-Bahnsteige waren für Bundesbürger eine wichtige Station für die Einreise nach Ostberlin. Wer die Grenzübergangsformalitäten einmal mitmachen durfte oder musste, wird diese nicht vergessen: X-maliges Zeigen des Reisepasses, wortkarger Voyeurismus durch Grenzbeamte der DDR, Zwangsumtausch und so fort. Beliebt waren bei Westlern die im Bahnhofsbereich angesiedelten Intershops, die man auch ohne Grenzübertritt aufsuchen konnte, für den preiswerten Einkauf mit Devisen. Einen zweifelhaften, aber legendären Ruf erwarb sich auch der so genannte Palast der Tränen, jenes Abfertigungsgebäude, das vor dem Bahnhof Friedrichstraße errichtet wurde. Diese einmalige Atmosphäre der Vor-Wende-Zeit ist Vergangenheit. Berlin-Friedrichstraße ist 20 Jahre nach Maueröffnung nur mehr ein Haltepunkt in der neuen Stadtmitte.

Foto: Alkofer



2008

In Nach-Wende-Zeiten ist Berlin-Friedrichstraße ein beliebter Touristen-Haltepunkt für jene, die unter den Linden flanieren wollen.

GÜTERVERKEHR

Startschuss

Die Modernisierung der Zugbildungsanlage in Maschen bei Hamburg begann am 15. Oktober 2009. Maschen ist im Schienengüterverkehr eine wichtige Drehscheibe im Seehafenhinterlandverkehr und für die Transporte nach Skandinavien. Die Bauarbeiten werden während des laufenden Betriebs durchgeführt. In den kommenden Jahren werden über 200000 Schwellen und mehr als 120 Kilometer Gleis erneuert. Dabei werden fast 200000 Kubikmeter Schotter bewegt und 230 Weichen, 97 Gleisbremsen, 88 Förderanlagen für Güterwagen, die beiden Steuerungssysteme für den Rangierbetrieb in Nord-Süd- sowie in Süd-Nord-Richtung sowie 60000 Meter Kabeltrassen modernisiert. 88 Richtungsgleise erhalten zudem eine konstante Neigung von 0,5 Promille. Die Arbeiten sollen Ende 2013 beendet sein. Insgesamt werden über 230 Millionen Euro investiert. Zuerst werden die Einfahrgruppen beider Richtungen erneuert, anschließend die Rangieranlagen an die neue Ablaufsteuerungstechnik angeschlossen. Im letzten Schritt erfolgt die komplette Modernisierung der Richtungsgruppen. Die Zugbildungsanlage Maschen wurde am 7. Juli 1977 eingeweiht, hat eine Länge von 7000 und eine Breite von 700 Metern. Bis zu 150 Güterzüge werden werktäglich abgefertigt.

Foto: Menzel



Am 18. Oktober 2009 fand eine gecharterte Sonderfahrt von Quedlinburg nach Wernigerode statt. Zuglok war die 99 6001. Die mächtigen Qualmwolken stieß die formschöne Dampflokomotive zwischen Eisfelder Talmühle und Elend aus.

BAHNWELT AKTUELL



Foto: Seraphin

Auch 2009 verkehrte wieder der Elstertalexpress mit der frisch hauptuntersuchten Eisenacher 41 1144. Die Route führte von Gera durch das namensgebende Elstertal über Greiz, Plauen und Bad Brambach nach Cheb. Auf der abendlichen Rückfahrt passiert dabei der RE 16157 am 27. September 2009 die Talsperre Pirk, die zur Zeit Niedrigwasser führt.

SACHSEN

In Form gekommen

Während in anderen deutschen Bahnhöfen Formsignale entfernt werden, wurden im kleinen erzgebirgischen Bahnhof Schlettau solche neu aufgestellt. Seit dem 29. September 2009 stehen die beiden Form-Ausfahrtsignale für die Ausfahrt in Richtung Markersbach. Die Signale für die Ausfahrt in Richtung Annaberg-Buchholz wurden in den Folgetagen aufgestellt. Die althergebrachten Signale wurden zuvor in den Bahnhöfen Schwarzenberg und Chemnitz-Süd abgebaut, da diese im Zug ihrer Modernisierung neue Signaltechnik erhielten. Mit den klassischen Formsignalen soll das Museumbahn-Flair des Bahnhofs Schlettau und der gesamten, heute fast nur noch touristisch genutzten Bahnstrecke Schwarzenberg – Schlettau – Annaberg-Buchholz stärken und zudem die Sicherheit erhöhen. Schlettau besaß in seiner 120-jährigen Geschichte noch nie Ausfahrtsignale.



Foto: Schenk

Am 2. Oktober 2009 bot sich die erste Gelegenheit, die Formsignale mit einem Zug abzulichten, da im Rahmen der Einweihungsfeier des Schwarzenberger Bahnhofs ein Sonderzug der Erzgebirgsbahn nach Schlettau verkehrte. Jedoch waren die Formsignale zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Betrieb.

PRIVATBAHN

Überführung

● Am 28. September 2009 überführte DBAG-232 245 den fabrikneuen Rhenus-Veniro-650 353 zur Inbetriebnahme nach Hennigsdorf. Rhenus-Veniro übernimmt zum Fahrplanwechsel 2009/10 die Verkehrleistung, nach Ausschreibung, von DB Regio auf der Strecke Boppard – Emmelshausen (Hunsrückbahn). Zum Einsatz kommen auf der Strecke drei Triebwagen vom Typ RS 1, gebaut von Stadler Rail Pankow, die für den Betrieb auf der Steilstrecke durch Verstärkung der Bremsen sowie Getriebe modifiziert wurden. Gegenwärtig erfolgt die Inbetriebnahme/Erprobung zur Zulassung der Fahrzeuge, auch auf der künftigen Einsatzstrecke.



Foto: Gerlach

Während 232245 nur noch wenige Tage bis zum Fristablauf am 5. Oktober 2009 vor sich hatte, beginnt für den Regioshuttle erst das Triebfahrzeugleben.



Foto: Sangmeister

Zum diesjährigem 356. Zwiebelmarkt in Weimar waren wieder einige Sonderzüge unterwegs. Aus Löbau kam DPE 31792, bespannt mit 118 002 der ITL. Auf dem Weg nach Weimar ist sie hier bei Schkortleben unterwegs. 119 158 brachte den Sonderzug DPE 88877 aus Berlin in Richtung Weimar. Nach ihrer HU kann sie nun wieder für acht Jahre durch die Lande fahren. Aus Cottbus brachte 143 001 DPE 88879 ins Thüringer Land und aus Staßfurt kam 50 3708 mit Sonderzug in die Stadt der deutschen Klassik.



Die Altbau-01 050 verlässt mit D 110 nach Bonn den Bahnhof Zoologischer Garten – ein typisches Motiv aus jener Zeit.

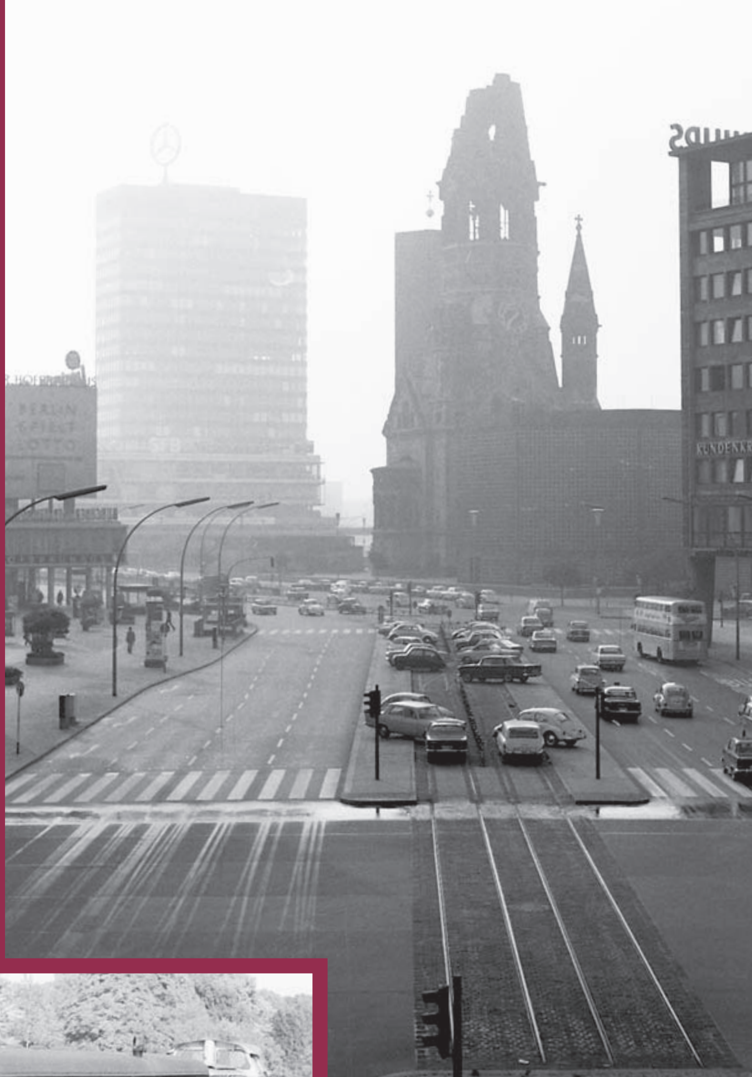
Reif für die Insel



Foto: Goldhorn

Besuch in der einstigen Frontstadt West-Berlin

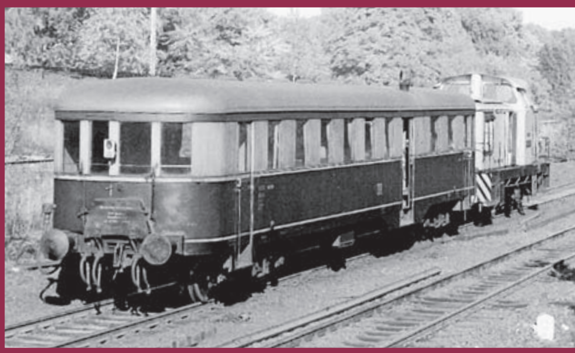
Berlin gehörte Ende der 1960er-Jahre nicht zu den beliebtesten Reisezielen, die man mit der Eisenbahn anfuhr. Anders sah es für Fotofans aus, die das alte Flair festhalten wollten. MEB hat sich mit vieren von ihnen zum Gespräch getroffen. →



Blick auf die Gedächtniskirche vom Bahnhof Zoo aus: Seit zwei Jahren war die Straßenbahn in West-Berlin stillgelegt.

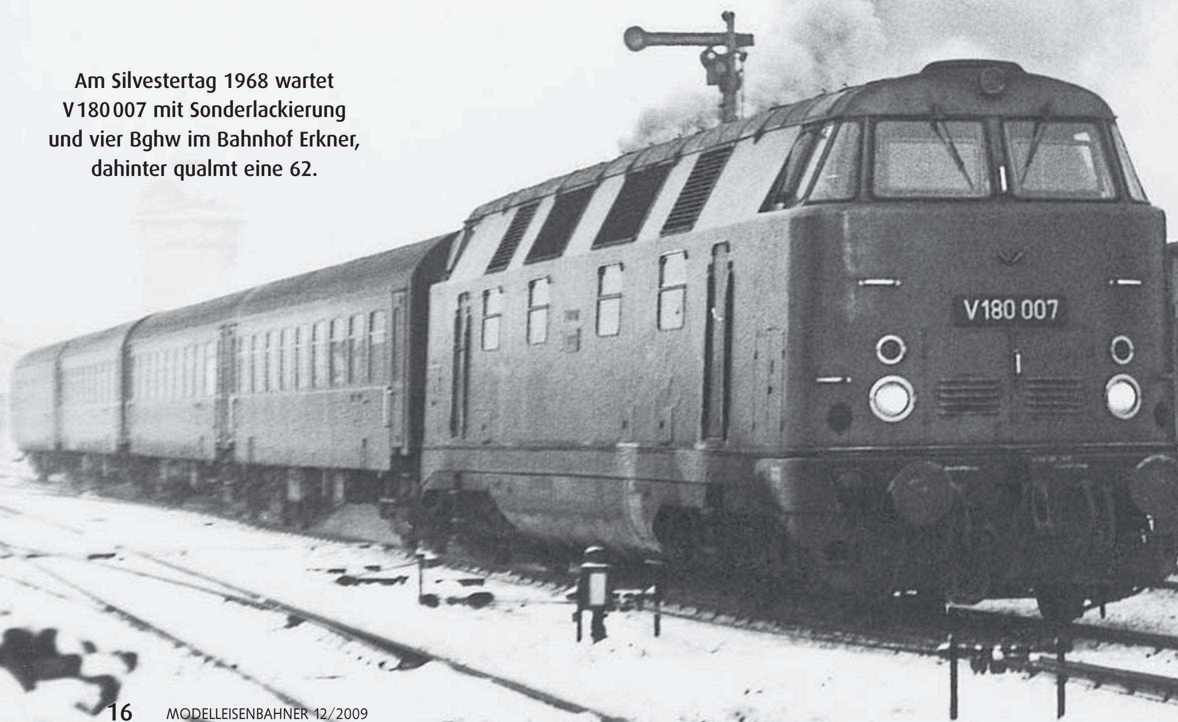
Foto: Wollny

Erst sollte es nur ein Gespräch mit Burkhard Wollny werden, über seine Berlin-Reisen vor gut 40 Jahren. Doch dann ergab eine kurzfristig anberaumte Allgäu-Rundfahrt von ihm und dreien seiner alten Mitstreiter die Möglichkeit, alle vier zum Gespräch in die Redaktion des „Modelleisenbahner" nach Bad Waldsee zu bitten. Und sie erzählten! Wolfram Müller, Hermann Kuom („das



Von Potsdam kam dieser Personalpendel, bestehend aus VS 145 und V 60, Juli 1969 kurz vor dem Bahnhof Wannsee.

Foto: Goldhorn



Am Silvestertag 1968 wartet V 180 007 mit Sonderlackierung und vier Bghw im Bahnhof Erkner, dahinter qualmt eine 62.

Berlin im DR-Kursbuch, Sommer 1968: Einziger Fernbahnhof im Westen war Zoo, einzige Zulaufstrecke die über Griebnitzsee.



Karte: Slg. hb

Hermännle"), Stephan Franz und eben Burkhard Wollny streifen seit Jahrzehnten fotografisch durch die deutsche Eisenbahnlandschaft.

Burkhard Wollny: „Ich war damals erst 19 Jahre alt. Und dann gab es Dampflokomotiven mit großen Windleitblechen. Als Schüler aus Stuttgart war das was völlig Neues und Unbekanntes: Bei uns fuhren nur 01 mit Witte-Blechen, das war's schon. Und die Farben waren immer klasse. Wenn die DDR nicht viel hatte, aber rote Farbe hatte sie!"

Aber wie war es denn, sich als Westdeutscher in der DDR zu jener Zeit zu bewegen, um an die begehrten Motive zu kommen? Hermann Kuom: „Man musste aufpassen beim Fotografieren, zum Beispiel von der Warschauer Straßenbrücke herunter: Überall waren Uniformierte. Jeder hatte eine Uniform, du wusstest überhaupt nicht, wer da was war. Die Stasi-Leute trugen vermutlich gar keine Uniform. Du musstest immer mit verdeckter Kamera arbeiten, das war richtige ‚Undercover'-Arbeit.

Wir hatten einen dieser DDR-Einkaufsbeutel, da war die Kamera drin, teilweise schon vorher eingestellt. Und dann musste es ruck-zuck gehen! Wichtig war vor allem die richtige Belichtungszeit: Fährt die Lok schnell, eine Hunderstel Sekunde; fährt sie langsam, zwei Fünfzigstel. Die Blende war nicht so wichtig: Man konnte beim Entwickeln in der eigenen Dunkelkammer etwas nachhelfen."

Für alte DR-Loks nahm man 1969 vieles in Kauf

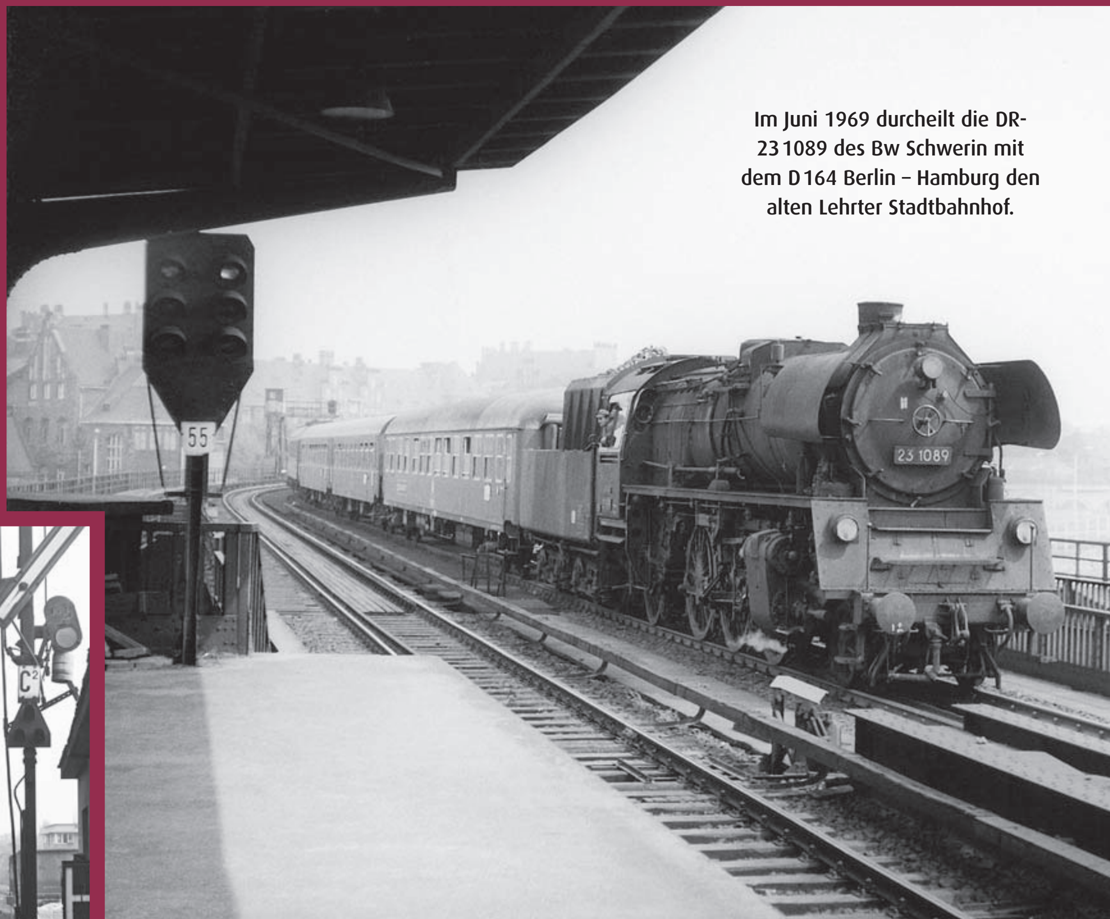
„Was mich fasziniert hat, waren das Ausmaß und die Vielzahl der Gleise", fährt er fort. „Das ließ das alte Reichsbahnnetz, wie es bis 1939 existiert hat, 1969 noch erkennen. Auch der Rangierbetrieb war unwahrscheinlich stark. Irgendein Güterwagen musste immer von A nach B gebracht werden", schildert das „Hermännle" seine damaligen Eindrücke.

Eine weitere Besonderheit des West-Berliner Eisenbahnwesens schildert Wollny: „Die meisten Eisenbahner in West-Berlin waren bei der SEW: Sozialistische Einheitspartei Westberlins. Das waren 150-Prozent-Genossen, die haben einem das Leben manchmal schwer gemacht."

Wolfram Müller erinnert sich so: „Auf dem damals einzigen Fernbahnhof Zoo zu fotografieren, das ging schon. Man musste erst eine Bahnsteig- →



Foto: Seitz



Im Juni 1969 durcheilt die DR-23 1089 des Bw Schwerin mit dem D 164 Berlin – Hamburg den alten Lehrter Stadtbahnhof.

Foto: Goldhorn

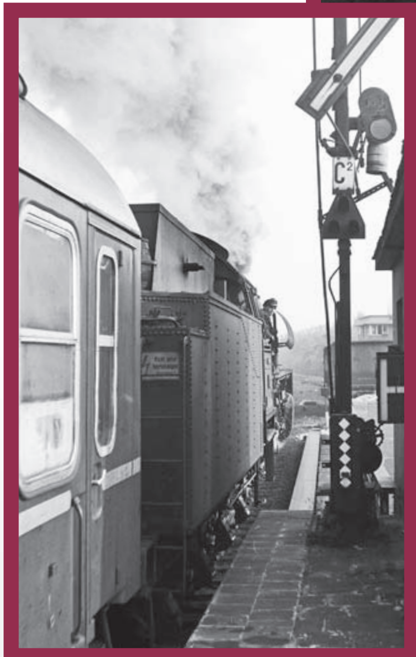
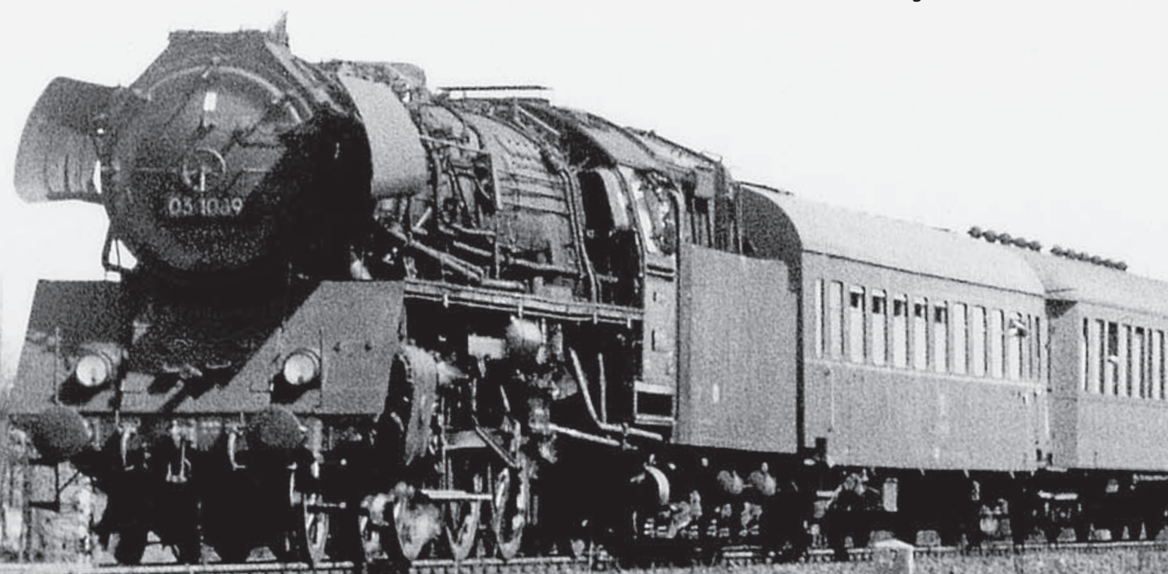


Foto: Wollny

In helle Verzückung geriet der heutige Altmeister Burkhard Wollny angesichts dieses Nietendenders an einer 41 im Bahnhof Zoo.



26. April 1969, Ausflug nach Berlin-Friedrichsfelde: 03 1089 hat mit ihrem D-Zug aus Stralsund Berlin-Lichtenberg fast erreicht.

Aus Richtung Tiergarten kommend, fährt 01519 soeben in den Bahnhof Zoologischer Garten ein: Fotografieren war geduldet.



Foto: Wollny

Relikte aus besseren Zeiten

Neben den für die damaligen westdeutschen Besucher urig anmutenden Triebfahrzeugen und Wagen waren es auch die immer noch umfangreichen Bahnanlagen, die es in West-Berlin noch gab. Im Güterverkehr wurden die alten Kopfbahnhöfe noch bedient, der Anhalter, der Potsdamer oder der Nordgüterbahnhof. Auch der damalige Hamburger und Lehrter Güterbahnhof (HuL) konnte sich über mangelnden Betrieb nicht beklagen. Eine besondere Situation gab es am Görlitzer Bahnhof, der nur von Ost-Berliner Seite aus bedient werden konnte. Außerdem weckten die noch vorhandenen Betriebsbauten das Interesse der Eisenbahnfreunde. Manche Bauten überdauerten im Dornröschenschlaf gar die Wende. Heute kann man sich im Deutschen Technikmuseum ein Bild von der Vergangenheit machen – im einstigen Bw Anhalter Bahnhof.



Foto: Wollny

Die Ruinen des Bw Potsdamer Güterbahnhof Pog gab es bis 1992.



Foto: Seitz

karte lösen. Da gab es rund um die Uhr etwa ein Dutzend Züge. Es gab Stunden, da war die Halle im Bahnhof Zoo menschenleer, weil einfach kein Zug fuhr!"

Hermann Kuom: „Der Malmö-Express war der letzte Zug, der den Bahnhof abends verließ, und der erste, der morgens ankam. Dazwischen war der Bahnhof geschlossen.

Die Bahnpolizei hatte Hoheitsgewalt auf den Bahngeländen. Die Westberliner Polizei hatte da nichts zu melden. Das galt bis runter in die Bahnhofshalle vom Bahnhof Zoo. Das war auch die Zeit von Woodstock, als Rauschgift in Mode kam und sich die ersten Junkies einfanden. Doch der Bahnhof Zoo war ein Territorium, wo die West-Berliner Polizei nicht rauf durfte."

Burkhard Wollny: „Fotografieren war geduldet von der Bahnpolizei. Aber ich wollte einen Film drehen, das wurde mir verwehrt."

Und dann gab es noch einen ganz besonderen Sport. „Hermännle": „Schön war es, mit der alten S-Bahn neben den Transitzügen mit Dampf herzufahren. Die Züge fuhren sehr langsam über die Stadtbahn und konnten mit der S-Bahn begleitet werden. Wenn man in der richtigen S-Bahn drin war, hatte man immer wieder mal Gelegenheit, den Dampfzug zu überholen. Am Bahnhof Zoo war meistens eine Haltezeit von zehn, zwölf Minuten, da hat man ihn nochmal überholen können. Savignyplatz war eine sehr beliebte Ecke. Da kam die erste Gerade, da haben sie immer schön Stoff gegeben."

Burkhard Wollny: „Eine andere beliebte Parallelstrecke war zwischen Grunewald und Wannsee. Da konnte man sich in den letzten S-Bahn-Wagen stellen und die Fenster herunterschieben. Ich habe auch mal eine Parallelfahrt gemacht von der Frankfurter Allee bis zur Storkower Straße. Da war ein langsamfahrender Güterzug mit einer Altbau-52.

Die West-Berliner durften damals nicht für einen Tag herüber, aber Bundesbürger durften über den Grenzübergang Friedrichstraße einreisen. Die hatten ganz genaue Regelungen: Die Westdeutschen waren ein anderes Volk als die West-Berliner. Da gab es ganz genaue Passvorschriften", weiß Burkhard Wollny zu berichten.

„Es gab in West-Berlin zwei Stellen, da konnte man gut in den Osten hinüber fotografieren. Die eine war an der Bornholmer Straße. Damals war der Zaun noch nicht so hoch, er war niedrig. Man konnte also die Maschinen, die dort fuhren, Taigatrommeln, Altbau-52 oder 03, ganz gut fotografieren. Die andere Stelle war am Treptower Güterbahnhof. An ei- ➔



Von der Bösebrücke am S-Bahnhof Bornholmer Straße erlaubte der damalige Grenzzaun noch den Blick auf Altbau-52 der DR.



Im Bahnhof Gesundbrunnen war die sonst zu Rangierzwecken eingesetzte G 8.1 mit Nummer 55 3000 gerade untätig, Juli 1969.

Fotos (2) Wollny

nem Kohlenbunker konnte man sich ganz gut verstecken. Wir haben das 200er-Teleobjektiv daraufgesetzt, und dann konnten die Baureihen kommen, 22, 23, 52, 93. Auf der ostdeutschen Seite war das Verlagsgebäude der 'Tribüne'. Das war die Strecke nach Schöneweide", sagt Wollny.

Wolfram Müller: „Die Reichsbahn hatte in West-Berlin einen sehr geringen Stellenwert. Die meisten fuhren schon Auto oder sie flogen – sie mussten es zum Teil – , und die Reichsbahn hatte kein gutes Image. Nicht nur politisch: Die Sauberkeit ließ zu wünschen übrig. Auch die S-Bahn wurde kaum genutzt: Die West-Berliner fuhren mit der BVG, in die wurde massig investiert. Die S-Bahn fuhr mit altem Material und war auch für die DR selbst ein Zuschussbetrieb."

„Eine meiner ersten Reisen war von Stuttgart mit dem Morgenschnellzug über Pressig-Rothenkirchen", erinnert sich Kuom. „Da kam eine Schub-E-Lok dran, eine E 94, und und dann ging die Fahrt los in die Höhle des Löwen. Zuglok war häufig E 18 oder E 19. Und dann hinein nach Probstzella. Allein der Name: Probstzella. Alles dunkel, die Häuser sahen durch den Schiefer auch dunkel aus.

Dann dieser Bahnsteig, die Grenzpolizisten, die Hunde. Und auf der anderen Seite des Zuges war das Bw Probstzella mit der Drehscheibe. Eine T 20 stand auf der Drehscheibe,



22. Juli 1969, nochmals Erkner: 62 008 steht mit einem Personenzug nach Frankfurt (Oder) abfahrbereit am Hausbahnsteig.

Für Aufnahmen vom Bahnsteig Warschauer Straße, hier 93 135, mussten die West-Fotografen schnell und umsichtig sein.

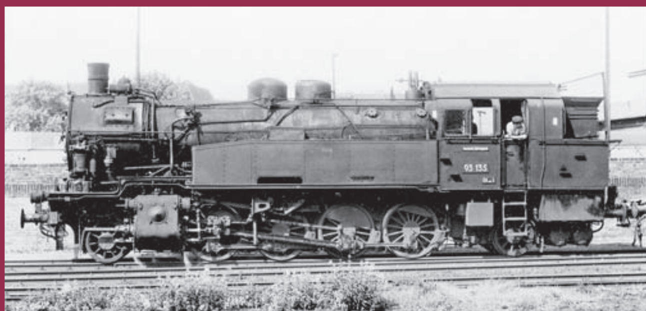


Foto: Seitz

Blick von Berlin-Heiligensee (französischer Sektor) zur DDR-Grenze, April 1969: Birken bemächtigten sich der alten Trasse.



Foto: Goldhorn

aber ansonsten war es eine Stimmung wie im tiefsten Ost-West-Krimi. Es dauerte meist eine halbe Stunde, bis der Zug kontrolliert war.“

Doch das hielt ihn nicht von seinem Hobby ab – egal, zu welcher Jahreszeit. „Die Sommer waren lang und heiß. Auf den Bahnsteigen in Berlin gab es im Kiosk Fassbrause. Zwei Dampfloks und dazwischen zwei Fassbrausen, und dann konnte es weitergehen!“

Burkhard Wollny erinnert sich an seinen ersten West-Berlin-Besuch: „West-Berlin erreichte ich mit meinen Eltern über die Autobahn, über Helmstedt – ganz einfach deswegen, weil das der kürzeste Weg war. Wir sind mit dem alten Opel-Rekord Olympia von Stuttgart nach Helmstedt und dann weiter nach Berlin gefahren. Dann Marienborn: Viele Baracken und Fahnen. Dann musste man von einem Schalter zum anderen gehen, lauter Zettel wurden gereicht. Wir standen eine Stunde lang herum. Und dann waren wir – mit 80, 90 km/h über die alte Autobahn – irgendwann endlich in Berlin.“

Foto: Seitz

Stephan Franz: „Für mich als Teilnehmer einer Studentenexkursion der TU Berlin war es ein Genuss, mit einem Sonderwagen von Berlin aus nach Westdeutschland reisen zu können. Wir fuhren mit dem Transitzug höchstens 80 km/h nach Hannover. Nach dem Lokwechsel ging es in rasanter Weise in DB-Qualität weiter. Das war für einen West-Berliner, der moderne Eisenbahn kaum kannte, wunderbar, festzustellen, was aktuelle Bahntechnik eigentlich darstellt. Moderne Bahntechnik sah man in West-Berlin nur, wenn die Industrie mit Exponaten zur Ausstellung am Funkturm war.“

Trotz der Umstände: „Die Reise im Tansitzug, bei offenem Fenster, mit dem Klang der Schienenstöße und den Telegrafendrähten – das war Eisenbahn pur, was man heute vermisst“, schließt Kuom. *hb*



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

***E-Mail:** redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Casella-Fundstück

Betrifft: „LGB: DB-252 in IIm", Heft 11/2009

Gleich beim Anblick der Lok hat es bei mir geklingelt. Da war was, aber wo und wann? Dann der Blitz: FGC = Ferrovia Genova – Casella 2002. Nach einem Wanderurlaub in der Cinque Terre haben wir auf dem Heimweg Genua besucht und die FGC gefunden. Wir waren dann noch einige Tage in Casella und sind täglich mit der Bahn nach Genua gefahren. Am vorletzten Tag wurde ich ins Bw in Casella eingeladen und konnte mich an den abgestellten Fahrzeugen ergötzen. ***Helmut K. Mißbach, 81927 München***



Foto: Mißbach

Mai 2002: Im Depot Casella hat die FGC die Ex-V52902 abgestellt.

01 im Elbtal

Betrifft: „Elbtal-Impressionen", Heft 10/2009

Zum Lokeinsatz möchte ich erwähnen: Bis 1945 liefen hier 01 Berlin – Bodenbach (Dečín) durch. Damals war die Strecke noch für 20 Tonnen Achslast zugelassen. Zum Drehen musste die 01 auf die Drehscheibe der ČSD, weil die am sächsischen Heizhaus zu kurz war.

Wilhelm Hendrych, Lokführer im Ruhestand, 01796 Struppen

Jetzt keine Pause

Betrifft: „Die grüne Revolution", Heft 11/2009

Doch bitte jetzt keine Pause, jetzt, wo doch wohl endlich die Beschreibung zur Erstellung der Künstlerbäume ansteht, auf die wir nun schon so lange warten; jetzt, wo die Abende wieder länger werden und zum Basteln einladen, doch jetzt keine Pause. Versuchen Sie, in einem Artikel einen Baum-Bau zu beschreiben, dann hat man Zeit bis zum nächsten Mal, um zu probieren, zu üben und Bäume zu erstellen und muss nicht das halbe Produkt zur Seite legen und vier Wochen bis zum Weitermachen warten. Interesse am Thema Eigenbau von Modellbäumen besteht bei mir und sicher vielen anderen auch.

Gerhard Meyer, 88131 Lindau

Unter Niveau

Betrifft: „Die grüne Revolution", Heft 11/2009

Endlich ist es erkannt, und ich spreche es nun offen aus: Die Berichterstattung muss sofort enden. Ich frage mich ernsthaft, wie die von mir seit Jahren gerne gelesene Zeitschrift zu so einer Serie finden konnte. Das, was hier gezeigt wurde, hat (abgesehen von den schönen Bildern in Folge 11) nichts mit Modellbäumen zu tun. Glauben Sie mir, als Mitglied des FREMO weiß ich, was Modellbäume sind. Schluss mit Artemanos! Das Niveau entspricht nicht dem des MODELLEISENBAHNER. ***Dipl.-Ing. André Göbel, E-Mail***

Bruchlinien

Betrifft: „Vorbildgerecht", Heft 11/2009

In dem Leserbrief wird auf eine Originalzeichnung hingewiesen und auch gleich eine passende Erklärung für die offensichtlich dargestellte Aussparung geliefert. Auf den ersten Blick zeigt die technische Zeichnung tatsächlich eine Aussparung, oder doch nicht? Schaut man sich die Darstellung etwas genauer an, fallen einem die dargestellten Bruchlinien (leicht zackige Enden) an den dem Radlager zugewandten Enden der Trittbretter auf. Diese Darstellungsform wird immer dann verwendet, wenn ein im Vordergrund verlaufendes einfaches Bauteil ein dahinterliegendes wichtigeres verdecken würde. Es ist definitiv keine Aussparung im Trittbrett zu sehen, sondern eine Detailzeichnung der Achsaufhängung mit aus Gründen der Leserlichkeit weggelassenen Vordergrunddetails.

Uwe Wagner, 67308 Einselthum

Anmerkung der Redaktion: Unser Leser hat völlig Recht. Bei der in der vorigen Bahnpost abgebildeten Zeichnung handelt es sich um eine zeichnerische Darstellung eben nicht der Trittbretter.

Kein Kritikpunkt

Betrifft: „Die grüne Revolution", Heft 11/2009

Enttäuscht war ich doch, zu lesen, dass das Artemanos-Seminar pausieren wird. Dieses Seminar war der Hauptgrund, Ihre Zeitschrift in den letzten elf Monaten zu kaufen, da ich sonst MIBA-Leser bin. Ich kann keinen einzigen Kritikpunkt nennen, für mich stimmte an der Reihe alles. Diejenigen Leser, denen das Konzept nicht passt, können die Seiten doch getrost weiterblättern. ***Andreas Einsel, E-Mail***

Stopp schade

Betrifft: „Die grüne Revolution", Heft 11/2009

Ja, das Modellbaum-Seminar: Ich finde es sehr schade, dass Ihr es stoppt, kann aber die Meinungen nachvollziehen. Auch mir ging es in einigen Teilen so, dass es zwar interessant, aber gleichzeitig sehr zäh war. Nun sind aber doch die ganzen Grundlagen erklärt – da wäre es doch schade, nun aufzuhören. Wie wäre es denn als Kompromiss, pro Heft zwei, maximal drei Seiten zu füllen und immer genau eine Baumart in der Herstellung bebildert zu erklären?

Jochen Merz, E-Mail

Zu langatmig

Betrifft: „Die grüne Revolution", Heft 11/2009

Als ich vor einiger Zeit die Ankündigung des Modellbaumseminars entdeckte, habe ich mich sehr gefreut, denn danach hatte ich immer gesucht. Seither habe ich keine Ausgabe verpasst. Aber leider muss ich den Lesermeinungen in Ausgabe 11/2009 zustimmen. Die Artikelserie ist zu langatmig und strapaziert wirklich die Geduld. Dennoch bin ich weiterhin an der Fortführung interessiert, zumal ich mittlerweile joghurteimerweise Belaubung und (Kokos-)Äste hergestellt habe und an den Baum bringen möchte. Deshalb meine Bitte, die Serie nach Überarbeitung fortzuführen. ***Dierk Reiter, 88499 Neufra***

Keine lange Pause

Betrifft: „Die grüne Revolution", Heft 11/2009

Als treuer Leser finde ich es schade, dass es jetzt eine Pause gibt. Auf jeden Fall bitte keine zu lange Überdenkpause, man kann es eh nicht jedem recht machen. ***Gerd Handke, 19348 Perleberg***

Bissbegierig

Riogrande-Video: DVD Modellbahn TV 7, Freiburg 2009. Laufzeit 51 Min.; Bestellung: VG Bahn, Tel. (08141) 534810, www.riogrande.de; Preis: 14,80 Euro.



■ Krokodile in Vorbild und Modell kündigt das DVD-Cover an. Modellbahner dürfen sich auf diverse gesuperte H0-Modelle der deutschen Baueihe E94 und ihrer österreichischen Schwestern der Reihe 1020 freuen. Im Vorbildteil geht es allerdings nur um die ÖBB-1020, was aber die Schilderung des Aufrüstens einer Lok nicht weniger spannend macht. Der eigentliche Kracher auf der mit hervorragender Bild- und Tonqualität aufwartenden DVD ist aber die Vorstellung von Torsten Gutsches superdetaillierter H0e-Anlage Oberrittersgrün. Dazu zeigt Moderator Hagen von Ortloff auch Bilder der soeben in Betrieb gegangenen Neubau-Dampflok IK im Vorbild. Das zweite Anlagenportrait führt auf die recht neue H0-Anlage in Schlüchtern, die markante Punkte der Nord-Süd-Strecke um den Bahnhof des Anlagenstandorts zum Vorbild hat. Der Firmenbesuch bei Brawa, aber auch die vielen im Neuheitenblock vorgestellten Neuheiten verdeutlichen, dass in der Modellbahnwelt die Krise noch keine große Rolle spielt. Bastler dürften mit Interesse den Ausführungen des Anlagen-Planers Gerhard Dauscher lauschen, der sich mit der Konzeption von Großanlagen einen Namen gemacht hat. *yo*

● ***Fazit: Abwechslungs- und lehrreiche bewegte Bilder***

Begleitung eines Faszinosums

Klaus Eckert (Hrsgb.): 150 Jahre Märklin. Die Legende lebt. Klartext-Verlag, Essen 2009. ISBN 978-3-8375-0129-2, 240 S., 15 Sw-, 400 Farbabb.; Preis: 29,95 Euro.

■ Es ist ncht das erste Buch über das Göppinger Traditionsunternehmen und wird, so sich denn die derzeit gehobene Stimmung bei der Belegschaft als dauerhaft positiver Wechsel auf die Zukunft herausstellen sollte, auch nicht das letzte sein. Gleichwohl ist Herausgeber Klaus Eckert mit dieser Publikation anlässlich des Märklin-Jubiläums ein besonderer Wurf gelungen. Wer selbst der Faszination, die schon vom Namen Märklin ausgeht, erlegen ist, der wird sich hier bestätigt finden und in wunderschönen Aufnahmen schwelgen können sowie viel Wissenswertes und auch manch wenig Bekanntes aus den informativen Texten erfahren. Lediglich LGB-Übernahme und Alpha-Bahn fanden aus Platzgründen keine Berücksichtigung. Und wer bislang rätselte, warum gerade Märklin zum Inbegriff, ja zum Synonym für unser faszinierendes Modelleisenbahnhobby geworden ist, der dürfte nach der Lektüre um gleich mehrere Antworten reicher sein. Sämtliche Autoren schrieben mit Herzblut, kein Wunder, sind sie doch allesamt meist schon ein Leben lang Märklin besonders verbunden. *hc*



● ***Fazit: Nicht nur für Märklinisten***

Der Geschmack der Freiheit

William T. Vollmann: Hobo Blues. Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main 2009. ISBN 978-3518420195, 275 Seiten, einige Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 19,80 Euro.

■ Einem Deutschen, der sich sein relativ kleines Land mit rund 80 Millionen Mitbürgern teilt, erschließt sich der US-Freiheitsbegriff nicht sofort. Hierzulande gelten Werte wie soziale Gerechtigkeit und ein soziales Netz mit Kranken- und Rentenversicherung als die wertvollsten gesellschaftlichen Errungenschaften. In den USA leben Abermillionen Menschen ohne Krankenversicherung, aber für nahezu alle US-Amerikaner ist das höchste Gut ein Freiheitsbegriff, der aus der Zeit der US-Verfassungsväter stammt, als verfolgte Europäer ein riesiges Land besiedelten, das jedermann die Möglichkeit bot, sich frei zu entfalten. In unseren Tagen nach „9/11“ blieb nicht mehr viel übrig von der Freiheitsidee, die ein Thomas Jefferson in die US-Verfassung schrieb. Der Kalifornier William T. Vollmann muss von Zeit zu Zeit raus aus dem heutigen Alltag und über mehrere Jahre erlebte er immer wieder diese amerikanische Ur-Freiheit, wenn er heimlich auf Güterzüge der Union Pacific oder der BNSF kletterte, um sich auf seinen Weg nach „Überall“ (Originaltitel: „Riding to Everywhere“) und auf die Suche nach seinem nirwanesken „Cold Mountain“ zu machen. Vollmann, (Roman-)Autor und Essayist, enterte die Plattformen von Getreidewaggons oder schaffte sich eine unbequeme Schlafstatt auf einem leeren Containerwagen. Er setzte sich den Launen des Wetters aus sowie der ständigen Bedrohung, von Bahnpolizisten aufgegriffen zu werden, die nicht zimperlich mit so genannten Hobos umgehen. Ein wahrer Hobo ist Vollmann allerdings nicht und gibt auch nicht vor, einer zu sein. Er ist vielmehr ein von echten Hobos abgelehnter „Bürger“ und sich seiner Privilegien stets bewusst: Vollmann kann jederzeit vom Zug absteigen. Während seiner Reisen ist er dennoch authentisch und trifft viele derjenigen, die seine Ausstiegsmöglichkeiten nicht haben, die Hobos sind, weil in ihrem Leben etwas schief lief. Er hört sich ihre (Lebens-)Geschichten an und erzählt sie mit Empathie und literarischem Talent. Schön ist das Buch, wenn der Autor beeindruckende Landschaften beschreibt, die man so vielleicht nur von einem Güterwagen aus erleben kann. Liegt Vollmann mit seinem Reisefreund Steve in einem Güterbahnhof auf der Lauer nach dem Zug in die erhoffte Richtung, erinnert das Buch an die Schriftstellerlegenden Jack London und Mark Twain. Und wenn er die Lebensläufe so mancher gescheiterter Existenz erzählt, nimmt uns Vollmann mit auf eine Reportagereise durch das andere Amerika, wo es nicht nur den Weg vom Tellerwäscher zum Millionär gibt, sondern auch die umgekehrte Richtung. Vollmann ist aufmerksam, präzise in seinen Beschreibungen, literarisch stark und stilistisch originell. Die abgedruckten Schwarzweiß-Fotos leiden unter der Papierqualität, zeigen dem Leser aber so manchen Hobo, den er sonst nie sähe. Ein paar eisenbahntechnische Übersetzungsfehler, wenn etwa der US-Güterwagentyp „Gondola“ mit „Gondeln“ übersetzt wird, seien verziehen. *al*



● ***Fazit: Außergewöhnliche Erlebnisse auf Schienen.***

Foto: Engbarth



Mit einem authentischen Zug beschleunigte am 26. September 52 4867 aus Neustadt/W. in Richtung Ludwigshafen.

Eisenbahn wie vor 50 Jahren mit reichlich Dampf erlebten tausende Mitreisende und Schaulustige an den Strecken in Deutschlands Südwesten.

PFÄLZER Rauchfahnen





Im Neckartal war die Ex-Rheingold-E 10 bei den Eisenbahnfreunden so beliebt wie die Dampfloks.



Foto: Spiller



Foto: Engbarth

Als ehemalige 38 3156 des Bw Landau war die ÖGEG-P8 am 22. September in voller Fahrt bei Edesheim unterwegs.

Dampflokfahrten zu Marketingzwecken sind im Rheinland-Pfalz-Takt nichts Ungewöhnliches, aber an den acht Tagen, vom 20. bis 27. September 2009, wurde Deutschlands Südwesten ein Spektakel der Extraklasse geboten. Hauptdarsteller: Fünf Dampfloks plus eine Ex-Bundesbahn-V 200 im Dauereinsatz.

Der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) organisierten gemeinsam mit einer Arbeitsgruppe des Revierdampfteams „Reisen wie vor 50 Jahren". Anlass waren die Feierlichkeiten zu 150 Jahren Nahestrecke und 20 Jahren VRN (siehe auch MEB 10/2009). Sie wurden auf benachbarte Wochenenden gelegt, Überführungsfahrten fotogerecht durchgeplant, und das Revierdampfteam sorgte für die Finanzierung von zwei Plandampftagen. Dazu bestellte der ZSPNV Süd weitere Dampfzüge im Planverkehr, darunter den beliebten „Bundenthaler" von Mannheim ins Dahner Felsenland.

Den Auftakt bildeten am Sonntag, 20. September 2009, die Sonderzüge zu 150 Jahren Nahestrecke mit der Nördlinger 01, der P 8 der ÖGEG sowie der V 200 033. Für das ausgeklügelte Überführungsspektakel am Folgetag über die Alsenzbahn standen die Loks vom Vortag plus der 50 der UEF zur Verfügung. Am Dienstag gab es einen Schienenbus-GmP im Elmsteinertal und mit der P 8 richtigen Plandampf von Landau nach Annweiler.

Der für Mittwoch geplante Bundenthaler fährt normalerweise nur an Sonntagen – mit einem 628-Tw! Ihn an einem Wochentag zu fahren, war Neuland. Würden denn, trotz Dampflok und Donnerbüchsen, genug Leute mitfahren? Schon in Mannheim waren alle Bedenken zerstreut: Die 350 Sitzplätze waren komplett belegt. Doch das war längst nicht alles: An allen Haltestationen stiegen begeisterte Ausflügler zu. Der eigentlich nur für etwaige Radfahrer und der Authentizität dienende Packwagen erwies sich als unverzichtbarer Trumpf: Denn ab Landau hatte sich noch ein Kindergarten angekündigt und Sitzplätze waren längst kein Thema mehr. Die Fahrgäste lösten das Problem allein: Sie stürmten mit fröhlichen Mienen den Packwagen. Dort gab es zwar nur Stehplätze, aber direkt hinter der Lok auch das unbezahlbare Feeling. In Annweiler wartete noch eine Familie mit Kinderwagen. Für die war doch beim besten Willen kein Platz mehr. Sogar die Plattformen waren voll. Doch irgendjemand schien zu zaubern: Die „Schees" wurde kurzerhand über das Geländer in den Packwagen gehoben, alle rückten noch mal zusammen, Mutter und Oma suchten sich ihren Weg. Mit wohl über 550 →

„Reisen wie vor 50 Jahren" als Publikumsmagnet

Derselben Epoche entstammen der Käfer eines Eisenbahnfreundes und die 23 042 der DME. Letztere bespannte am 24. September 2009 einen Fotogüterzug bei Eisenbach-Matzenbach im westpfälzischen Glantal.

Fotos (2): Trautner



Mit Unterstützung des THW gab es am Abend des 25. September im DGEG-Betriebswerk Neustadt/W. eine illuminierte Lokparade.

Herbststimmung am Apfelbaum bei Lindach. Am 27. September fuhr die Nördlinger 01 066 als 01 045 mit dem historischen E 517 nach Heilbronn.

Foto: Trautner

Menschen bog die P 8 mit dem Zug in Hinterweidenthal ab in Richtung Dahn und Bundenthal. Auch die anschließenden Pendelfahrten waren gut besetzt – das Konzept „Reisen wie vor 50 Jahren" erwies sich als Publikumsmagnet.

Donnerstags und freitags gab es Plandampf und Fotogüterzüge nach Kusel in der Westpfalz. Der ZSPNV Süd bestellte bei DB Regio jeweils vier Züge ab und machte so den Weg für den nostalgischen Verkehr frei.

Am Wochenende folgte das große Finale: „20 Jahre VRN" wurde nicht nur mit Dampf gefeiert. Die E 94 der Pfalzbahn pendelte zwischen Worms, Mannheim und Weinheim. Auf dem Meterspurnetz fuhren der frühere Rhein-Haardtbahn-Triebwagen 1122 sowie ein Rastatter ET der OEG. Wolfgang Löckel von der DME organisierte sogar einen gelben MAN-Postbus – nebst Anhänger! Auch für jene, die Dampfloks nicht soviel abgewinnen können, gab es einen Knaller: Erstmals war die Ex-Rheingoldlok E 10 1239 des Lokomotiv-Clubs 103 mit Personenzügen im Einsatz. Mit einem reinen 1.-Klasse-Zug pendelte sie im Neckartal.

Doch der ZSPNV Süd und VRN zeigten nicht nur die Vergangenheit der Bahn. Ganz bewusst mit Blick auf die bevorstehenden Ausschreibungen elektrisch betriebener Netze im Südwesten wurde ein Stadler-Flirt von Keolis auf die Reise geschickt.

Die Pfälzer Rauchfahnen setzten Maßstäbe. Die authentischen Zuggarnituren wurden von Wolfgang Löckel, Willi Byrdus und Marcus Benz aus ganz Deutschland und Österreich organisiert und sorgten für eine fast perfekte Illusion. Die Züge waren stark nachgefragt und fuhren, bis auf wenige Ausnahmen vor allem beim Kuseler Plandampf, auf Zeigersprung. Eigentlich schade, dass eine Woche doch so schnell vorbeigehen kann. *Fritz Engbarth*



Ein „Flirt" mit der Zukunft: Der Stadlerzug kam am 27. September bei Heidelberg-Ziegelhausen auch ins Neckartal.



Fotos (2): Engbarth

Am Auftaktwochenende trafen sich an der Nahestrecke V 200 033 der Hammer Eisenbahnfreunde und 01 066 des BEM, alias 01 045.



www.sem-chemnitz.de

Gruß aus Hilbersdorf

Das Sächsische Eisenbahnmuseum präsentiert seine Aktivitäten auf einer gut gestalteten Homepage.

■ Mittlerweile 18 Jahre jung ist das Museum im früheren Bahnbetriebswerk Hilbersdorf, das man zu den ersten Adressen deutscher Eisenbahnmuseen rechnen kann. Natürlich stand das zu Ende gehende Jahr ganz im Zeichen Richard Hartmanns (siehe MEB 9/2009), doch die Dokumentation der Vereinstätigkeit umfasst weit mehr. Noch läuft übrigens ein Fotowettbewerb für den Jahreskalender 2010. Vorbildliche Vereinspräsentation!

www.zmz.cz/main_de.htm

Museumsbahn Zubrnice

In unserem Nachbarland Tschechien gab und gibt es eine sehr agile Museumsbahn-Szene.

■ Im Osten des böhmischen Mittelgebirges liegt die Museumsbahn von Zubrnice, in den 1880er-Jahren als K.u.K.-Lokalbahn errichtet. Seit 1990 gibt es einen Museumsbahnverein, worüber die Seiten auch auf Deutsch informieren. Leider schlagen sich auch unsere tschechischen Freunde mit unschönen Entwicklungen herum, denn der Staat will die Strecke privatisieren, was nicht im Sinne des Vereins ist.

www.kzmliberec.wz.cz

Modellbahn auf Tschechisch

Der ab Seite 72 vorgestellte Club präsentiert sich seit kurzem auch in den modernen Medien.

■ Der „Klub Železničních Modelářu" (Klub der Modelleisenbahner) aus Liberec lässt Interessenten online teilhaben an seiner Arbeit. Der Link „kolejiště" führt zur Anlage, während sich hinter „zdroje" die Erbauer verbergen. Eine links angeordnete Linkliste stellt Fahrzeuge und Bauten der Anlage ausführlich vor. Leider gibt es die Site nur auf Tschechisch, auch die Fotos dürfen ruhig etwas größer sein.

www.loxx-berlin.de.

Hauptstadt-Revue

Ein Berlin-Besuch geht nicht ohne Alex, Brandenburger Tor – und Loxx.

■ Von den einen als Pendant zum Miniatur-Wunderland in Hamburg angesehen, folgt die Loxx-Anlagenschau für andere einer ganz eigenen Philosophie (siehe auch unser Beitrag ab Seite 76). Jedenfalls wird man mehr Berlin mit und ohne Eisenbahn im Maßstab 1:87 kaum zu sehen bekommen, allein deshalb lohnt der Besuch im vor wenigen Jahren neu eröffneten Einkaufszentrum „Alexa" in unmittelbarer Nachbarschaft zum Alexanderplatz. Die Homepage bereitet mit zahlreichen Bildern auf einen Besuch vor, der übrigens täglich möglich ist. Natürlich werden alle Pflichtauftritte professionell absolviert, wozu Öffnungszeiten, Eintrittspreise und Neuigkeiten gehören. Monentan etwas eingeschlafen ist die an sich gute Idee der „news aus berlin", der Internet-Zeitung des „Loxx". Dafür ist der Modellbetrieb auf der Höhe der Zeit, können sich doch die Betreiber mit S-Bahn-Ersatzzügen einen Seitenhieb auf die jüngste Berliner Verkehrslage nicht verkneifen! Die Seiten bestechen durch ein klares grafischens Konzept und sind immer auf dem letzten Stand. So soll man es auch erwarten dürfen. Anschauen – und hinfahren!



Vor 25 Jahren war die Lokvielfalt in Italien enorm. Wer etwa in Cattolica den Strand einmal gegen den Bahnhof tauschte, wurde reich belohnt.

Sommer-Parade



E636.032 rattert mit ihrem kurzen Güterzug im Sommer 1984 durch den bekannten italienischen Badeort Cattolica.

Als Teutonengrill gilt vielen die Adriaküste zwischen Rimini und Ancona. Wer die Gelegenheit hat, die Region außerhalb der Ferienzeiten zu besuchen, wird neben vielen Touristenburgen aber auch dort manche Sehenswürdigkeit finden.

Eisenbahnfans sei ein Besuch der Bahnhöfe, etwa dem von Cattolica, empfohlen, auch wenn heutzutage die Typenvielfalt, die einem an der Strecke von Bologna nach Ancona begegnet, nicht mehr so enorm ist, wie sie es vor einem Vierteljahrhundert war. Damals rauschten durch den Bahnhof des Badeortes mit rund 15000 Einwohnern neben den modernen Fahrzeugen noch viele Altbau-E-Lok-Baureihen.

Für einen Eisenbahnfreund war es ein willkommenes Pflichtprogramm, den Bahnhof mit der umgehängten X-700 von Minolta aufzusuchen und dafür vielleicht auch auf einen Tag in der badewannenwarmen Adria zu verzichten.

Unter den meist braunen Altbau-E-Loks waren unter anderen die E428 anzutreffen. Ab Ende der 1920er-Jahre wurden in Italien neu elektrifizierte Strecken nicht mehr mit dem komplexen Drehstromsystem ausgerüstet, sondern man wechselte zur Gleichstromelektrifizierung mit 3000 Volt. Die E428 gehörten ab den 1930er-Jahren zur ersten Generation des Paradigmenwechsels. Im Laufe ihrer Bauzeit wechselten sie das Aussehen, die Vorbauten verschwanden und die Maschinen erhielten einen aerodynamischeren Lokkasten mit einem Führerstand, der nach vorne versetzt wurde.

Auch die E636, hierzulande eine der bekanntesten italienischen E-Lok-Baureihen, war damals noch tatkräftig unterwegs. Im klassischen Braun konnte sie der Lokomotivfreund vor Güterzügen in Cattolica antreffen, die häufig zahlreiche Interfrigo-Kühlwagen beförderten, beladen mit frischem Obst und Gemüse für den Norden.

Wer geduldig wartete, bekam die E645 vor die Linse, eine Nachfolgebaureihe der E636. Die E656, die von der Konzeption ebenfalls an die E636 erinnert und die 1984 noch vergleichsweise jung war, schuftete vor schweren Reisezügen. Die sechsachsigen Ma-



In Braun, aber immerhin mit Zierstreifen wartet E 645.085 auf den nächsten Einsatz.



Eine E424 ist mit einem Nahverkehrszug unterwegs.

Vor einem Vierteljahrhundert waren noch viele Altbau-Loks wie die E428 unterwegs.





Der Spitzname Schildkröte, „Tartaruga", mag so gar nicht zur schnellen E444 passen.



Viele Interfrigo-Kühlwagen zieht E 428.191. Sie gehört zur zweiten Typ-Generation mit geändertem Führerstand.

schinen mit einem Gewicht von 120 Tonnen rollten ab 1975 auf die Gleise. Als vielseitige Universal-Loks verfügen sie über eine Leistung von immerhin 4200 kW und erreichen stolze 150 km/h.

Die vierachsige E424, die viele Märklin-Bahner seit den 1960er-Jahren kennen dürften, war damals noch rege im Regionalverkehr tätig. Mit 160 km/h rasten hingegen die vierachsigen Schwestern der Baureihe E444 durch Cattolica. Ihre Züge hatten dort keine Zeit für einen Halt.

Aber nicht nur wegen der Loks lohnte und lohnt sich ein Ausflug in die Region. Auch die Strecke, die zwischen Rimini und Ancona größtenteils in unmittelbarer Meeresnähe verläuft, ist einen Ausflug wert. Die Adriaküste Italiens ist nicht nur für Wasserratten ein lohnenswertes Reiseziel, auch Eisenbahnfreunde kommen dort auf ihre Kosten. *Helfried Schiestl/al*



Design hat in Italien einen besonderen Wert: Die Settebello-Triebzüge waren ein mobiler Beweis dafür.



Fotos: Schiestl

Eine in Italien beliebte Konstruktion waren zweiteilige Loks wie die E656. Ihre Lackierung war ein Farbtupfer.



Dank der Weitsicht der Reichsbahn blieb ein Exemplar der größten sächsischen Hartmann-Schnellzug-Loks erhalten.

Blaue Stunde am Heizhaus: Das Sächsische Eisenbahnmuseum in Chemnitz-Hilbersdorf hat mit einer ganz besonderen Aktion Aufmerksamkeit erregt.

Sachsen-STOLZ

Aus der Masse der Angebote an Eisenbahnfestivals und Bahnhofsfesten sich hervorzuheben, bedarf es schon einer nicht alltäglichen Veranstaltung. Das ist dem Sächsischen Eisenbahnmuseum in Chemnitz-Hilbersdorf mit dem Heizhausfest und der spektakulären Nachtfotoschau vollauf gelungen.

Seit das Dresdner Dampflokfest seines Stellenwerts beraubt wurde, entwickelten sich die Chemnitzer Heizhaustage zu dem ultimativen Treffen auf sächsischen Regelspurgleisen. In diesem Jahr stand die Veranstaltung ganz im Zeichen des Hartmann-Jubiläums, was eine reichhaltige Präsentation von Hartmann-Lokomotiven garantierte. Und man wurde nicht enttäuscht, erst recht nicht in der Nacht!

Gegen 21 Uhr, die Tagesbesucherscharen haben längst das ehemalige Bw-Gelände verlassen, pilgern Stativschulternde durch die Hilbersdorfer Vorstadt gen Heizhaus. Das Flair eines nächtlichen Betriebshofes und die Dampfeisenbahn, wie sie einmal →



war, zu erleben, das Japsen der Ventile und das Säuseln der Pumpen, zieht allerdings nicht nur Foto- und Filmfreunde an. Eins werden mit Technikgeschichte, die ins Museum verbannt wird und ihre Schönheit in solchen Nächten von einer ganz besonderen Seite aufblitzen lässt, ein Genuss, der nicht notwendigerweise vom Bannen des Augenblicks auf Film, Chip oder Tape abhängt.

Die Stars der Nacht, wohlproportionierte und auf Hochglanz geputzte Damen aus Kupfer und Stahl, stehen im Rund an der Scheibe. Gleich einer Audienz erwarten sie ihre Verehrer. In respektvollem Abstand postiert sich der Halbkreis der Fotografen.

Licht und Gegenlicht, Bahnhofslampen und flackernde Signallaternen, Rangierhaltsignale im Mondenschein, glitzerndes Streiflicht aus Milchglaslampen streichelt die Kessel. Kaum einer packt seinen Elektronenblitz aus. Blitzlichtgeflacker würde hier nur stören.

Generatoren summen leise, kein lautes Wort unterbricht den Zauber, zerstört die Illusion einer heilen Eisenbahnwelt. Eine Maschine wird aus dem Stand auf die Scheibe gefahren und gedreht. Das Ächzen der Bühne, das Knarren der Riegel, das Jaulen des Bühnenmotors, tagsüber im Geräuschpegel der Besucherscharen untergehend, wird nun mit Genuss vernommen. Der Respekt vor den technischen Leistungen früherer Generationen ist förmlich zu greifen.

Das hält aber nicht davon ab, die moderne Technik, hier die Digitalfotografie, zu schätzen. Der Monitor zeigt sofort die Ergebnisse, ein großer Vorteil! *Helge Scholz*

Auch ein Sachsenstolz: Die kleine IK, die als eindrucksvolle Replik der gelungenen Hartmann-Konstruktion wiederauferstanden ist.

Lichtspiele: Die schwarzen Hilbersdorfer Damen machen bei Tag und Nacht gute Figuren

Von der sächsischen 1´C1´-Tenderlok (DR-Baureihe 75.5) blieben immerhin zwei Exemplare erhalten.



Wie in alten Zeiten: Parade berühmter Dampfrösser vor dem Hilbersdorfer Rundschuppen, getaucht in magisches Licht.



Fotos: Helge Scholz

Noch immer ist China ein wahrer Schatz, soweit es um den täglichen Einsatz von Dampflokomotiven geht. Allerdings ist ein aus Sicht der Fans dramatischer Rückgang der Dampflokeinsätze zu verzeichnen. Während Sie diesen Beitrag lesen, fahren Dampflokomotiven der Reihen JS und SY vielerorts ihre letzten Einsätze für die Industrie. Und die Tage der letzten im Dienst stehenden Exemplare der legendären Baureihe QJ sind bald gezählt.

Die restlichen Schauplätze auf dieser Welt, an denen echter, nämlich notwendiger und unverfälschter Dampfeisenbahnbetrieb herrscht, kann man an den Fingern abzählen.

Nach dem erklärten Willen der chinesischen Regierung sollten alle Dampflokomotiven schnellstmöglich abgestellt werden. Doch es gibt einen Ort im Reich der Mitte, an dem man auch noch in zehn Jahren mit Dampflokomotiven fahren will!

Der Tagebau von Sandaoling nahe der Seidenstraße im Nordwesten der Volksrepublik hat bis heute noch keine einzige Diesellokomotive gesehen. Der gesamte Betrieb wird mit Dampfloks der Baureihen JS und SY bewältigt, die im harten

Weißer Dampf über schwarzem Gold



In Warteposition: SY 1304 harrt mit frischen Vorräten versehen ihres nächsten Einsatzes.

Die chinesische Regierung möchte lieber heute als erst morgen die Dampflokomotiven abstellen. Doch es gibt einen Ort, der sich dem widersetzt.

Fotos (3): Olaf Haensch

Ausnahmsweise nicht Rauchkammer voran: SY 1304 bespannt einen der in Sandaoling gebräuchlichen Personalzüge und wird gerade noch abgeölt.

Alltagseinsatz ständig an der Leistungsgrenze arbeiten.

Diese auf den ersten Blick unmoderne Arbeitsweise ist jedoch keineswegs unwirtschaftlich, werden doch für den Betrieb der Dampfloks vor allem Kohle und Wasser benötigt. Beides gibt es in Sandaoling gewissermaßen umsonst. Dieselkraftstoff hingegen müsste man teuer einkaufen. Und für die Wartung und Reparatur der Dampfrösser steht zudem eine eigene Werkstatt zur Verfügung.

Chinas Anteil an den heute bekannten Kohlevorräten der Erde beträgt etwa 23 Prozent, an der Förderung zirka 45 Prozent. Damit hat China die führende Position aller Kohle fördernden Länder inne. Das Kohlevorkommen in Sandaoling, das zum Teil nur einen Meter unter der Oberfläche liegt, wurde vor rund 200 Jahren zufällig von Bewohnern der et- →

Sonnenuntergang im November 2008 über einer Abraumhalde: Der Abraumzug nähert sich und auch der Pflug (r.) ist im Einsatz.

Foto: Ronald Olsen



Der dampfbespannte Pflug sorgt in regelmäßigen Abständen dafür, dass der unmittelbare Gleisbereich auf den Halden vom Abraum befreit wird.

wa 70 Kilometer entfernten Stadt Hami entdeckt. Vielleicht war es ein natürlicher Kohleflözbrand, der die Aufmerksamkeit erregte.

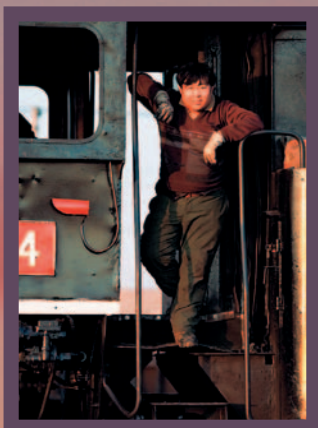
Ab 1949 wurde das Vorkommen systematisch erforscht und erschlossen. Die Flöze erreichen hier Stärken bis zu 13,7 Metern und liegen in bis zu 170 Metern Tiefe. Der heutige Tagebau ist etwa sechs Kilometer lang und bis zu 1000 Metern breit. Der jährliche Ertrag von zwei Millionen Tonnen wird zum Preis von umgerechnet etwa 38 Euro pro Tonne verkauft.

In dem riesigen Loch existiert ein dichtes Eisenbahnnetz, das ab 1958 entstand und dessen Gleise bis hinab zur Sohle reichen. Über mehrere Ebenen und steile Rampen führen die Strecken zum oberen Rand und weiter zu Abraumhalden, Betriebsbahnhöfen und -werken, einem Kraftwerk sowie schließlich bis zum 17 Kilometer entfernten Übergabebahnhof Liushuquan der Chinesischen Staatsbahn.

Während über die dortige Hauptstrecke Urumqui – Lanzhou den ganzen Tag lange, dieselbespannte Reise- und Güterzüge donnern, holen eine oder zwei Dampflokomotiven der Reihe JS meist zweimal am Tag bis zu 63 leere Kohlewagen ab. Der maximal 750 Meter lange Zug wird dann mit aller Kraft die leichte Steigung zum Tagebau hinauf befördert.

Fotos (3): Olaf Haensch

Nächtlicher Feuerzauber der ganz besonderen Art: Mit einem riesigen Funkenschweif donnert die Dampflokomotive vorbei.



Mensch und Maschine arbeiten im Tagebau Sandaoling an ihrer Leistungsgrenze: Dieser Heizer genießt deshalb die kurze Pause.



Foto: Olaf Haensch & Ronald Olsen

(Dampf-)Maschinenwelt: Auch nachts wird Kohle gefördert und verladen; nur bei Schichtwechsel herrscht Ruhe.

Eine 1961 gebaute Werkstatt hat unlängst einen neuen Trakt bekommen, der es nun ermöglicht, alle Hauptuntersuchungen vor Ort durchzuführen, und somit den Fortbestand des Dampfbetriebs sichert. Die aufwendigen Überführungen über mehr als 1500 Kilometer bis zum nächsten Ausbesserungswerk konnten entfallen. Die Werkstatt von Sandaoling hat weltweit als letzte ihrer Art die Erteilung der erforderlichen Genehmigung bekommen.

Der Lokomotivbestand setzt sich aus 48 gebraucht erworbenen Maschinen der Reihe JS (Jian She = Konstruktion) und vieren der Baureihe SY (Shang You = Hohes Ziel) zusammen. Letztere bespannen kurze Arbeiter- und Dienstzüge. Etwa 25 bis 30 Lokomotiven sind ständig im Einsatz. Eine eigene Abteilung wickelt mit drei Maschinen die Transporte zur Staatsbahn und zu zwei unterirdischen Minen ab. Diese Abteilung wird auch die erste sein, die voraussichtlich noch in diesem Jahr ebenfalls gebraucht angekaufte Dieselloks erhält.

Die JS sind mit jeweils zwei Luftpumpen ausgerüstet, um die großen Zylinder der pneumatisch neigbaren Wagen füllen zu können. Die Pumpen werden aufgrund ihrer hohen Beanspruchung jeden Monat getauscht und komplett überholt.

Auf den westlich und südlich des Tagebaus gelegenen Abraumhalden kommt in regelmäßigen Abständen ein dampfbespannter Pflug zum Einsatz und hält die Gleise von Abraum frei. Die SY bespannen ihre Arbeits- und Personenzüge sehr oft mit Rauchkammer voraus. Die Dampfloks an Abraum- und Kohlezügen wenden dagegen stets die Rauchkammer dem angekuppelten Zug zu.

Vom Rand des Tagebaus bietet sich dem Besucher ein beinahe unwirklicher Anblick. Zu seinen Füßen tut sich ein tiefes Loch in der Erde auf, aus dem Maschinenlärm, gemischt mit dem Stakkato etlicher Dampfloks, heraufdringt; große elektrische Bagger fressen sich Meter für Meter durch Erde und Kohle und beladen die bereitstehenden Züge. Am Horizont bilden die schneebedeckten Gipfel eines 4000 Meter hohen Gebirges eine prächtige Kulisse. Sandaoling wird man nie vergessen! *Olaf Haensch*

Auf einem Blick

Baureihe JS

- ***Bauzeit:*** 1957-1965, 1981-1988
- ***Stückzahl:*** 1916
- ***Kesseldruck:*** 15 Bar
- ***Rostfläche:*** 5,1 m²
- ***Heizfläche:*** 279 m²
- ***Achsfolge:*** 1´ D 1´
- ***Ø Kuppelrad:*** 1370 mm
- ***Ø Zylinder:*** 580 mm
- ***Kolbenhub:*** 710 mm
- ***Steuerung:*** Walschaerts
- ***Höchsttempo:*** 85 km/h
- ***Gewicht:*** 173 t
- ***LüP:*** 23,3 m
- ***Kohlevorräte:*** 15 t
- ***Wasservorräte:*** 30 m³

Baureihe SY

- ***Bauzeit:*** 1960-1999
- ***Stückzahl:*** 1820
- ***Kesseldruck:*** 13,7 Bar
- ***Rostfläche:*** 4,5 m²
- ***Heizfläche:*** 172 m²
- ***Achsfolge:*** 1´ D 1´
- ***Ø Kuppelrad:*** 1370 mm
- ***Ø Zylinder:*** 530 mm
- ***Kolbenhub:*** 710 mm
- ***Steuerung:*** Walschaerts
- ***Höchsttempo:*** 80 km/h
- ***Gewicht:*** 142 t
- ***LüP:*** 21,6 m
- ***Kohlevorräte:*** 9,5 t
- ***Wasservorräte:*** 25 m³



Für den Motoreinbau ist eine Aussparung vorzusehen.

Ein Bagger wie der M 154 kann Bewegung auf die Anlage bringen.



Fotos (2): Swolana

Bastel-Bagger

Bewegung bringt ein handelsüblicher Motor in den H0-Bagger von Wiking nach Menck-Vorbild.

■ Ein Bagger auf der Modellbahn ist eine feine Sache. Noch besser wäre sie, könnte man ein solches Gerät tatsächlich in Aktion erleben. Mir schien der Seilzugbagger von Wiking in H0 (M 154) eine geeignete Vorlage zu sein. Die Idee war recht einfach – und bringt doch eine Mege Abwechslung: Ich habe diesen M 154 mit dem Getriebemotor RB 35 (Untersetzung 1:600), zu beziehen bei Conrad-Electronics, so in meine Anlage montiert, dass sich die Fahrerkabine des Baggers nun zumindest um die eigene Achse drehen kann. Dafür wurde dieser Motor einfach unter dem Bagger an dessen Standort eingebaut. Eine eigentlich simple Idee, die aber durchaus andere Modellbahnfreunde zum Nachbau anregen könnte!

Wolfgang Swolana

Wunsch-Zuglauf

Mancher Modellbahner braucht für seine Personenwagen in Zuggarnituren auch ganz individuelle Zuglaufschilder.

■ Diverse Modellbahnhersteller packen ihren Reisezugwagen löblicherweise Zuglaufschilder aus Plastik, noch besser aus Neusilber bei. Von anderen beigelegte Abziehbilder sind meines Erachtens nur eine Lösung für in den Wagenaufbau integrierte Zielschilder (zum Beispiel Bpmz-IC-Großraumwagen der DB). Leider hatte ich im konkreten Fall nicht genügend identische Zuglaufschilder für eine siebenteilige IC-85-Garnitur der DB. Also half nur, selber zu machen! Wenn man bei einer bekannten Internet-Suchmaschine den Begriff Zuglaufschilder eingibt, erzielt man genügend Treffer. Diese werden dann am Computer oder am Farbkopierer auf Maß gebracht, für H0 zirka 7 mal 3,5 Millimeter. Besser aber hält man sich an die oftmals bei den Wagenmodellen angeformten Halterungen. Die Schilderträger selbst wurden aus dünnem Neusilberblech zugeschnitten. Der Ausdruck sollte auf dünnem Papier erfolgen. Dieser wird mit wenig Alleskleber mittig aufs Schild aufgebracht, was sich am besten bei Gegenlicht macht. Nach dem Durchtrocknen wird das überstehende Papier mit einem Skalpell auf einer harten Unterlage sauber ausgeschnitten. Die fertigen Schilder sollte man auf der Rückseite etwas anschleifen, die Vorderseite mit Klarlack besprühen und das Schild dann mit Sekundenkleber an die vorgesehene Stelle kleben.

Udo Schneider



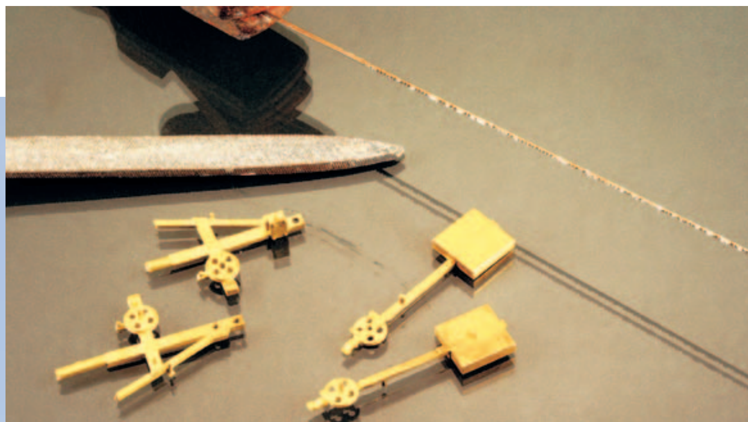
Foto: Schneider

Authentisch und maßstäblich: Selbst gefertigtes Zuglaufschild.

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

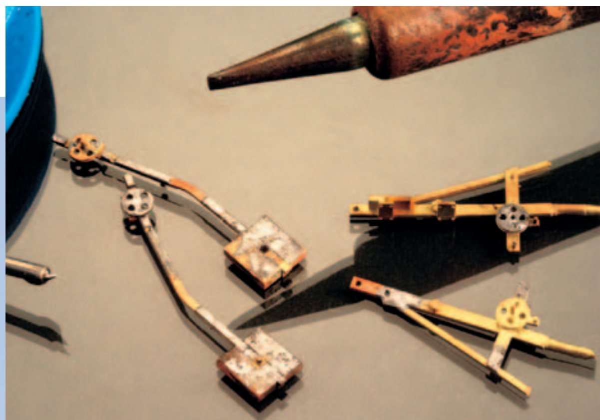
Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Die dicken Angusskanäle werden mit einem Sägeschnitt abgetrennt. Letzte Reste verschwinden mit einigen Feilenstrichen.

Hebelspannwerke schmücken klassische Bahnhofsbereiche. Jörg Chocholaty baut mit Weinert-Teilen eine H0-Szene.

Spannende Angelegenheit



Um die vier Gussteile exakt verlöten zu können, werden die Berührungspunkte vorab verzinnt.



Zuerst erfolgt das Zusammenlöten der beiden Spannhebel mit den Gewichten. Wichtig ist die Zugabe von Flussmittel, damit das Lot gleichmäßig zusammenfließt.

Mechanische Stellwerke für Weichen und Signale sind heute zumindest an Hauptstrecken fast verschwunden. Mit der Umstellung vieler Nebenbahnen auf elektronische Technik sind die althergebrachten Hebelwerke vom Aussterben bedroht.

Bei mechanischen Stellwerken sorgen Spannwerke für eine konstante Grundspannung der Drahtzuleitung und gleichen temperaturbedingte Längenunterschiede der Stelldrähte aus. Im kleinen Maßstab haben Spannwerke dagegen keine mechanische Funktion, müssen also nur so aussehen →



Zuletzt sind die bogenförmige Sperrstange (0,5-mm-Messingdraht) und das beim Signalspannwerk als Teil 6 bezeichnete Gussteil zwischen die Gestelle zu löten.

Nach der Lackierung werden die aus Weinerts dünner Gummilitze bestehenden Stahlseile, die beim Vorbild um die beiden Spannrollen führen, angeklebt. Dem Faden verpasst man vorab mit dunkelgrauer Farbe ein vorbildgetreues Aussehen.



Signalspannwerke unterscheiden sich durch ihre höhere Bauweise und den abgewinkelten Hebel von Weichenspannwerken.



Die Hauben sind mit der Bohrung am Haltebügel in die Zapfen des Halters zu fädeln und zu verlöten. Anschließend folgt das Planfeilen beider Stirnseiten (siehe linke Baugruppe).



Für das Schaustück wurden die sechsfachen Rollenhalter von Weinert benötigt. Die 0,5-mm-Löcher für die beiden Ständer lassen sich am besten noch am Gussbaum bohren.



Um den Eisendraht mit den Messinghaltern verlöten zu können, gibt es bei Fohrmann ein spezielles Lötöl. Die Rollenhalter wurden übrigens vor der dunkelgrauen Spritzlackierung mit Schwarzoxyd brüniert.

wie beim Vorbild. Bereits Anfang der 1990er-Jahre begann man bei Weinert mit der Fertigung von Messinggussteilen für alle wichtigen äußerlich sichtbaren Bestandteile mechanisch betriebener Stellwerke. Ein besonders auffälliges Detail stellen die in Bahnhofsnähe meist in Gruppen angeordneten Signal- und Weichenspannwerke dar. Der auffälligste Unterschied beider Typen sind Höhe und Form des Spanngewichtauslegers. Signalspannwerke verfügen über höhere Spanngestelle, außerdem ist der Ausleger etwas länger und zum Gewicht hin leicht abgewinkelt.

Um die filigranen Gussteile nicht zu beschädigen, ist es ratsam, die dicken Angusskanäle nicht mit dem Seitenschneider zu kappen, sondern abzusägen.



Die filigranen Spannwerke lassen sich bis in die heutige Zeit (vorwiegend auf Nebenbahnen) einsetzen.

Bei einem der beiden Spanngestelle bleibt der Angusskanal erhalten, er dient später zur Verankerung in der Anlage. Grundsätzlich ist bei Messinggussteilen eine Lötverbindung dem Kleben vorzuziehen. Dazu ist es geschickt, die Berührungspunkte vorab zu verzinnen. Begonnen wird dabei mit den beiden Spannhebelteilen. Wichtig ist hierbei die Zugabe von Flussmittel, damit das Lot gleichmäßig zusammenfließt. Der fertige Spannausleger wird dann zwischen die beiden Gestelle gefädelt, die anschließend ebenfalls miteinander zu verlöten sind. Laut Bauanleitung ist darauf zu achten, dass die Spannschenkel mit den Gewichten beweglich bleiben, allerdings sorgt Bewegung bei lackierten Messingteilen später grundsätzlich für Lackschäden, weshalb auf diese Funktion verzichtet werden kann.

Die Sperrstange ist beim Signalspannwerk bogenförmig, beim Weichenspannwerk gerade ausgeführt. Zur Nachbildung liegt den Bausätzen 0,5-mm-Messingdraht bei. Ein als Teil 6 bezeichneter Anschlag, wird abschließend zwischen die Gestelle gelötet.

Nach einer Spritzlackierung mit dem weißgrauen Weinert-Haftgrund folgt die eigentliche Farbgebung der Metallteile in einem mittleren Graugrün oder im schlichten Grau, (beispielsweise Schwarzgrau RAL 7021, Weinert-Art.-Nr. 2635). Für den schwarzen Anstrich der Gewichte eignen sich die wasserlöslichen Aerocolorfarben von Schmincke. Das Stahlseil, das beim Vorbild um die beiden Spannrollen führt, wird im vorliegenden Fall mit der hauchdünnen Gummilitze von Weinert dargestellt, die man geschickterweise vorab mit dunkelgrauer Farbe absetzt. Bei der Verwendung von Nitrolacken geht langfristig die Spannung der Litze verloren.

Bei dem Diorama befindet sich der Stellwerksanbau in einem Vorbau seitlich am Empfangsgebäude. Von dort aus kreuzen die Leitungen zunächst rechtwinklig die Gleise. In beiden Bahnsteigen sind dafür entsprechende Schächte mit Bohlenabdeckung eingelassen.

Kurz vor den Umlenkkästen enden die Gummifäden an Drahtstiften, die in der Bohrung fixiert werden.





Damit das vordere Ende der Blechkanäle das Ende der Leitung verdeckt, wird die Unterseite mit einer Nadelfeile eingekerbt.

Fotos: J. Chocholaty

Zwischen den Schwellen verlaufen Blechkanäle von Weinert.

Auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofes werden die Leitungen in Umlenkkästen abgewinkelt und verlaufen schließlich als oberirdische Drahtzugleitungen zu den Weichen und Signalen.

Für das vorliegende Schaustück wurden die Sechsfach-Rollenhalter von Weinert benötigt. Die 0,5-mm-Löcher für die beiden Stahlstifte lassen sich am besten noch am Gussbaum nachbohren. Zum Geduldsspiel gestaltet sich das Auffädeln der Hauben in die Zapfen des Halters, da sie quasi nahtlos aufeinanderliegen. Die Zapfen sind meistens mit einer spitzen Pinzette in Form zu biegen. Dann erfolgt das Verlöten und anschließendes Planfeilen beider Stirnseiten.

Um den Eisendraht mit den Messinghaltern verlöten zu können, nimmt man Fohrmann-Lötöl (www.fohrmann.com). Die Rollenhalter wurden vor der Spritzlackierung mit schwarzgrauer Farbe mit Schwarzoxyd brüniert.

Bei der Montage auf der Anlage ist dann darauf zu achten, dass die Pfosten einen Abstand zwischen 8 und 10 cm haben. Die entsprechend lang abgeschnittenen Fadenstücke werden vorab schwarzgrau gefärbt.

Kurz vor den Umlenkkästen endet der Gummifaden an einem Drahtstift, der später durch ein innen rund gefeiltes Blechkanalstück verdeckt wird. Die Spannwerke werden anschließend hintereinander platziert, bis die untere der beiden Spannrollen an der gespannten Gummilitze anliegt.

Jörg Chocholaty/yo

Mit der E645 schließt Roco die Lücke zwischen der rustikal anmutenden E636 und der modernen E656.

Italo-Kraftwerk

Noch heute versehen einige der ab 1962 an die Italienischen Staatsbahnen (FS) gelieferten Bo'Bo'-Bo'-E-Loks der Baureihe E645 ihren Dienst.

Das Roco-H0-Modell gehört der zweiten Bauserie an, die nicht mehr das Gesicht der E636 trug. Neuerdings liefert Roco auch ein Zweierset mit einer angetriebenen und einer nicht motorisierten Lok aus. Im Gegensatz zum Vorbild, bei dem das mittige Gelenk nur in der Vertikalen zum besseren Befahren von Neigungswechseln dient, weist das Modell ein auch horizontal bewegliches Gelenk auf. Dadurch hält sich das Überhängen bei Kurvenfahrt in Grenzen. Das Modell wird auf den Achsen der äußeren Drehgestelle angetrieben. Die Räder einer Achse tragen Haftreifen. Die Fahreigenschaften sind sehr gut, obwohl es wie bei der E636 unverständlich ist, dass die Räder im nicht angetriebenen Drehgestell nicht zur Stromabnahme herangezogen werden. Die Zugkraft genügt, um in der Ebene stattliche 18 Schnellzugwagen zu befördern. Am Modell-Brenner mit Drei-Prozent-Steigung lässt es die E645 bei deren zwölf bewenden. Bei zwölf Volt erreicht die Lok exakt die Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und gefällt durch geringe Geräusche. Bei 2,1 V rollt E645 084 mit umgerechnet 1 km/h los. Eine digitale Schnittstelle ist selbstverständlich an Bord. Formgebung und die im Italienischen fast poetisch Castano-Isabella genannte Lackierung sind tadellos. Die Griffstangen sind bereits ab Werk angesetzt. In manchen Regionen fuhren die Originale lange Zeit ohne die massiven Gleisräumer, weshalb der Modellbahner die Möglichkeit hat, das Modell mit oder ohne diese einzusetzen. Die feingliedrigen

AUF EINEN BLICK

PRO *Feine Detaillierung; sehr gute Fahreigenschaften; gute Zugkraft; warmweiße Beleuchtung; Lokführerfiguren*

KONTRA *Mittleres Drehgestell ohne Stromabnahme*

PREIS *UVP 249 Euro*

URTEILE

Ab unter 30 Euro sind die maßstäblich langen H0-Silberlinge von Piko zu haben.

Silberstreif

Zu einem Preis, zu dem es andernorts putzige zweiachsige Oldtimer-Wägelchen gibt, bietet Piko maßstäblich lange DB-Silberlinge in H0 an.

Manchen Käufer fast doppelt so teurer Mitbewerber-Modelle wird die Erkenntnis schockieren, dass man auf Anhieb keine Vereinfachungen bei den Piko-Wagen (Art.-Nr. 57650 Bnb 720; Art.-Nr. 57651 ABnb 703; Art.-Nr. 57652 BDnf 738) erkennt. Die Proportionen sind mit Ausnahme der arg groß geratenen Gepäckraumtüren des Steuerwagens stimmig umgesetzt. Sogar die im Original unterschiedlich tief in den Höhlen sitzenden Fensterteile sind angedeutet. Die Schweißnähte auf den Dächern sind allerdings viel zu wulstig ausgefallen.

Die sehr gute Druckqualität der Epoche-IV-Wagen trägt viel zum stimmigen Erscheinungsbild bei. Das farbliche Absetzen der Bremsumstell-Hebel wird dem Modellbahner auch bei weit teureren Modellen zugemutet. Bei den speziell für Einsteiger gedachten Wagen sind auch die Trittstufen an den Wagenenden verzichtbar.

Mit Ausnahme der etwas kurzen Schwingungsdämpfer gefallen die aus einem Stück gespritzten Drehgestellblenden durch feine Gravuren. Der Zwang zu Einsparungen fällt einzig bei den farblich nicht abgesetzten Sitzen des Erste-Klasse-Abteils sowie bei der etwas labberigen Verbindung von Fahrgestell und Aufbau auf. Ganz zeitgemäß tragen die Wagen kulissengeführte Kupplungs-Normschächte, bei denen man die Standard-Bügelkupplung gegen Kurzkupplungsköpfe anderer Hersteller tauschen kann.

Die Fahreigenschaften selbst flott geschoben durch 360-Millimeter-Gegenbogen ohne Zwischengerade sind tadellos. Die LED-Stirnbeleuchtung (im Analogbetrieb mit fahrtrichtungsabhängigem Lichtwechsel) am Steuerwagen erstrahlt, sobald 1,3 V anliegen.

Die Piko-Silberlinge sind die im Wortsinne preiswertesten Silberlinge am Markt.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Proportionen; Lackierungsqualität; Preis*

KONTRA *Dachnähte; labberige Aufbau-Befestigung*

PREIS *UVP 27,99 Euro (Sitzwagen); 39,99 Euro (Steuerwagen)*

URTEILE

Mit ihrer Aluminium-Außenhaut prägten die Silberlinge jahrzehntelang das Bild der bundesdeutschen Nahverkehrszüge.



und vorbildentsprechend gravierten Drehgestelle gehören zu den gestalterischen Highlights. In einem Führerstand sitzen zwei Lokführer. Das Dach schmücken zwei ansprechend ausgeführte Stromabnehmer. Die Roco-E645 bietet mit zeitgemäßer Gestaltung und sehr guten Fahreigenschaften ein faires Preis-Leistungs-Verhältnis.

Jochen Frickel

Im Gebirge wie in der Ebene beeindruckt Rocos E 645 mit guter Zugkraft und geschmeidigen Fahreigenschaften.



BLITZ-LICHT

N-Bus Mercedes O 6600 H von Lemke in N

Den Mercedes-Benz-Omnibus O 6600 H stellt Lemke in der Minis-Serie gleich in drei Formvarianten vor. Allen gemeinsam ist die sehr schöne Form- und Farbgebung. Unterschiede bietet der Dachbereich. Der beige-grüne (Art.-Nr. LC 3502) und der als beleuchteter Schwarzwaldexpress (Art.-Nr. LC 3501) beschriftete Bus tragen Dachrandverglasung, der cremefarbene Rheinbahn-Bus (Art.-Nr. LC 3506) sowie der mit Gepäckträger versehene Bus der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft A.G. weisen keine solche auf. Dachrandverglasung und Zielanzeige hat es bei im Mischbetrieb (Liniendienst und Ausflugsverkehr) eingesetzten Bussen durchaus gegeben. Lemkes Minis sind angesichts der hübschen Ausführung ihren Preis wert. Die Bewertung bezieht sich auf die unbeleuchteten Busse. Der beleuchtete Bus muss wegen der vier lieblos angepappten LED mit 3,5 Laternen Vorlieb nehmen. *yo*

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Proportionen; akkurate Lackierung; gestochen scharfe Bedruckung*

KONTRA *Angepappte LED beim beleuchteten Modell*

PREIS *UVP: 19,98 Euro (ohne Beleuchtung), 29,98 Euro (mit Beleuchtung)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒





Die beim Vorbild weit verbreitete Tenderlok hat Brawa als gestalterisch wie fahrtechnisch hervorragendes H0-Modell umgesetzt.

Brawas H0-Modell der 74.0-2 lässt die Augen von Preußenfans leuchten.

Eisern Union

Im Auftrag der Preußischen Staatsbahn (KPEV) entwickelte die Union-Gießerei in Königsberg die T9.3 zur T11 weiter. Diese wurde seit der DRG-Zeit als Baureihe 74.0-2 geführt.

Wie bei Brawas Dampfloks üblich, bestehen Kessel und Fahrwerk weitgehend aus Metall. Das daraus resultierende Gewicht von 255 g lässt das Modell nicht nur angenehm schwer in der Hand liegen, sondern verhilft der 74 zu außergewöhnlicher Zugkraft. In der Ebene befördert sie 14 vierachsige Personenwagen, in der Drei-Prozent-Steigung noch acht. Mehr sollte man der zierlichen Lok nicht zumuten, da der Motor die Treibräder nicht zum Durchdrehen bringt. Fahrleistungen und Auslaufwerte sind praxisgerecht. Bei allen Geschwindigkeiten bewegt sich die Lok nahezu geräuschlos. Ab einer Spannung von 3,2 V werden die Lampen erleuchtet.

Die Gestaltung der an sich schlichten Lok ist hervorragend. Viele separat angesetzte und wohlproportionierte Armaturen und Griffe, die korrekt platzierten Gleisräumer und die filigrane Steuerung begeistern. Nur das Zurüsten der beiliegenden Teile macht keinen Spaß, da sie entweder zu locker (Kolbenstangen-Schutzrohre) sitzen oder sich nicht ohne Nacharbeit der Löcher (Pufferträger-Details) anbringen lassen. Um einen Decoder nachzurüsten (Gehäuseabnahme nötig), muss man zunächst den kleinen, in Fahrtrichtung liegenden Luftkessel herausziehen, um an die Schraube zu gelangen, die mit drei weiteren zu lösen ist.

Brawas neueste Preußin ist wieder ein rundum gelungenes H0-Modell geworden. Der Preis ist zwar hoch, doch Kleinserienqualität kostet eben Geld. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO *Feine Detaillierung; sorgfältige Lackierung; hervorragende Fahreigenschaften und Zugkraft; große Laufruhe*

KONTRA *Zurüstteile passen schlecht*

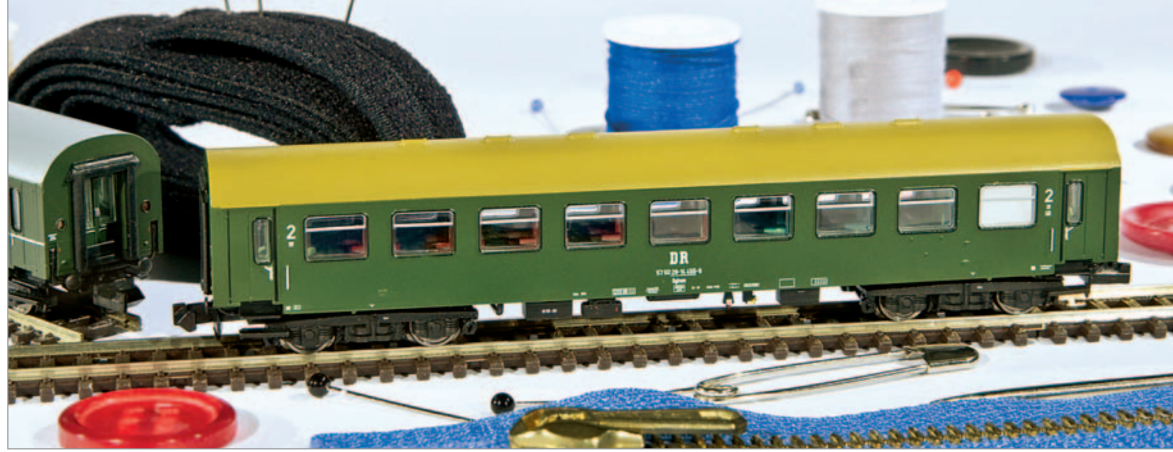
PREIS *UVP 384,90 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 106 km/h
- V_{max} Vorbild (80 km/h) bei 9,2 V
- Auslauf aus V_{max} 108 mm
- Auslauf aus 80 km/h 59 mm
- Anfahren (0,5 V) 1 km/h
- Zugkraft Ebene 72 g
- Zugkraft Steigung 3% 54 g
- **Hersteller:** Brawa, Remshalden
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 40350
- **Andere Ausführungen:** Wechselstrom digital; beide Ausführungen auch mit Sound; alle Varianten auch in KPEV-Ausführung
- **Gehäuse:** Metall
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Bügelkupplung in kulissengeführten Normschächten
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** 21-polig
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf dritte Kuppelachse
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** 2
- **Preis:** UVP 384,90 Euro

Die Bghw-Wagen aus Halberstadt waren über Jahrzehnte aus dem Betrieb nicht wegzudenken. Brawa bietet N-Modelle an.



Kurz und gut: Brawas N-Modelle der DR-Bghw-Wagen gefallen.

Halberstädter Kurzwaren

Kaum ein anderer Drehgestellwagentyp eignet sich so gut für modellbahnübliche Radien wie die Bghw-Wagen. Dabei kamen die nicht einmal 19 Meter langen Vierachser sogar in Schnellzügen zum Einsatz.

Brawas N-Modelle weisen korrekte Abmessungen und stimmige Gravuren auf. Mit Ausnahme der sorgfältig ausgeführten Lackierungen und Anschriften (Art.-Nr. 65030 Epoche II, Art.-Nr. 65033 Epoche IV) unterscheiden sich die Epoche-III- und -IV-Wagen nicht. Durch die passgenaue Verglasung blickt man auf die farblich abgesetzte Inneneinrichtung. Erfreulicherweise entschied sich Brawa, den Halbgepäckwagen nachzuschieben, der als Handmuster auf der Leipziger Messe vorgestellt wurde. Die Fahreigenschaften der mit Kurzkupplungskulissen ausgestatteten Wagen sind sehr gut. Endwagen kann man mit einem der beiliegenden dicken Gummibalge ausstatten.

Brawas Bghw-Wagen sind rundum gelungene Modelle, bei denen wegen der vergleichsweise einfachen Fertigung (wenige Teile und darum wenig Handarbeit bei der Montage) der hohe Preis allerdings Kopfschütteln hervorruft.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Korrekte Abmessungen; feine Gravuren; sehr gute Lackierung und Bedruckung*

KONTRA *Hoher Preis*

PREIS *UVP 37,99 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒



Das ehemalige Empfangshäuschen Niederschmiedeberg ist als Kartonmodell in 1:87 zu haben.

Der Kartonmodellbau feiert dank Lasercut-Technologie ein gelungenes Comeback. Beckert setzt nebenbei auf Tradition.

Aha, Karton!

Schon der Besuch der Homepage www.modell-manufaktur-beckert.de lässt das Flair der guten alten Zeit wieder auferstehen. Erzgebirgisches Lokalkolorit zieht sich durch das breit gefächerte Angebot des Kartongebäude-Herstellers aus Annaberg-Buchholz, dessen Preßnitztalbahn-Reihe nun um das Holz-Empfangsgebäude von Niederschmiedeberg ergänzt wird.

Man benötigt noch immer Messer und Stahllineal, weshalb sich auch der Modellbauer während der Bausatz-Montage gewissermaßen in die Vergangenheit zurückversetzt fühlt, ohne dabei vollständig auf die Vorzüge moderner Lasercut-Technologie verzichten zu müssen. Möglich wird dies durch Beckerts Kunstgriff, dass ausschließlich schwierig auszuschneidende Partien bereits vorgeschnitten sind. Nebenbei bereichern vorverglaste hölzerne Lasercut-Fenster mit bestechend feinen Sprossen sowie eine gleichwohl vorgefertigte Holz-Grundplatte den mit einem zweifelsohne sehr guten Preis-Leistungsverhältnis aufwartenden Bausatz.

Nicht zuletzt dank jener Symbiose aus traditionellem Kartonmodellbau und zeitgemäßer Technik bereitet der Zusammenbau große Freude und gelingt nach Lektüre der ausschließlich in Worten gehaltenen Bauanleitung auch nahezu reibungslos. Eine ergänzende Schrägbild-Zeichnung würde hier sicherlich mit letzten Unklarheiten aufräumen und wäre folglich in Zukunft überaus wünschenswert.

Schade, dass die Materialstärke der dicken Kartonteile offenbar nicht ganz mit den Maßen derselben im Einklang steht, was gewisse Diskrepanzen in Sachen Passgenauigkeit beim Zusammenbau zur Folge hat. Alternativ wäre eine geringfügige Längenverkürzung der hölzernen Grundplatte die Lösung des Problems. Dachrinnen sind leider nicht im Bausatz enthalten, können bei Bedarf aber leicht nachgerüstet werden.

Da die Schnittkanten des weißen Kartonmaterials nach gelungenem Zusammenbau ohnehin nachgefärbt werden sollten, testeten wir bei dieser Gelegenheit auch gleich die Machbarkeit einer dezenten Flächenpatinierung am gesamten Bauwerk: Problemlos und bar jeden Aufquellens nimmt Beckerts Kartonmaterial sogar stark mit Wasser verdünnte Aqua-Color-Mattlacke von Revell an, die auch ohne lästige Ränder auftrocknen. Jener Aha-Effekt, dass es sich hier tatsächlich um ein Kartongebäude handelt, gestaltet sich anschließend umso triumphaler. Härtetest bestanden!

Michael Robert Gauß

AUF EINEN BLICK

PRO *Wunderschöne Sprossenfenster; angenehmer Zusammenbau; fairer Preis*

KONTRA *Kleine Passgenauigkeits-Diskrepanzen; Bauanleitung ausschließlich in Worten*

PREIS *17,95 Euro*

URTEILE ✕ ✕ ✕ ✕


Stolz präsentiert der TT-Landwirt seine neue Windturbinenanlage.

Landwirtschaftlich orientierte TT-Anlagen kann man durch ein Windrad von Permo aufwerten.

Windfänger

Zum Pumpen von Wasser und später auch zur Stromerzeugung gab und gibt es seit Jahrhunderten Windräder. Das Prinzip, die Drehbewegung des Windes entweder direkt zum Antrieb einer archimedischen Schraube zur Wasserförderung oder zur Stromerzeugung mittels Dynamos zu nutzen, wurde durch die Windturbine verfeinert.

Das TT-Modell von Permo (Perleberger Modellbau, Bäckerstr. 19, 19348 Perleberg, Tel. 03876/613001, Internet: www.permo-miniaturen.de) wurde einem Windschöpfwerk des Typs Adler, das in Lobe auf Rügen erhalten geblieben ist, nachgestaltet. Der bei den Originalen in einem Beton-Fundament verankerte Gittermast sitzt im Modell auf einer Kunststoff-Platte. Geliefert wird das Turbinenwerk in zwei Teilen. Der Kunde muss nur noch den kurz hinter den Schaufeln sitzenden Zapfen oben in den Mast einstecken. Sollte der Zapfen nicht gleich in die Halterung rutschen, befreit man mit einer Schüsselfeile vorsichtig den Zapfen von der Farbschicht. Die auch in H0 und N erhältliche Windturbinenanlage eignet sich für Anlagen ab den 1920er-Jahren (davor waren die Masten meist aus Holz). Solche Anlagen findet man auf der ganzen Welt, oft sind sie in Western-Filmen zu sehen.

Das fein detaillierte Permo-Fertigmodell (Art.-Nr. 187, auch als Bausatz für 18,90 Euro erhältlich) ist ein Schmuckstück für TT-Anlagen. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO *Feingliedrige und dennoch stabile Konstruktion aus Messing; fertig montiert und lackiert*

KONTRA –

PREIS *34,50 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Luxus-Pferdchen

Als Steppenpferd kennen Eisenbahnfreunde die Baureihe 24. Gützold nahm sich die in Dresden erhalten gebliebene 24 004 zum Vorbild für das TT-Modell.



Wie von Gützold gewohnt, beherbergt ein präzise gefräster Messingrahmen den Antrieb der Lokomotive.

Der Bestand bei TT-Dampfloks weist noch größere Lücken auf. Mit der 24 hat Gützold eine geschlossen.

Die Proportionen des Vorbilds hat Gützold stimmig umgesetzt, weshalb das Modell ebenfalls wie eine Mini-01 wirkt. Am schlanken Kessel wurden einige Leitungen freistehend angesetzt, andere sind Teil des Kessels. Die zu Knubbeln degenerierten Handräder sind dem hohen Verkaufspreis allerdings nicht angemessen. Auch die Details am Fahrgestell gerieten doch allzu einfach. Dass das Original einen feingliedrigen Barrenrahmen trägt, lässt sich am Modell nicht einmal erahnen. Dass man aus der normalen Modellbahnerperspektive wenig vom Rahmen sieht, darf kaum als Entschuldigung herhalten. Die Riffelblechstruktur des Umlaufs scheint etwas grob. Mit Freude betrachtet man dagegen die Radsätze mit ihren superfeinen Speichen und die tolle, ganz aus Kunststoff bestehende Steuerung. Bei näherem Hinsehen fällt ein Farbunterschied zwischen lackierten und durchgefärbten

Teilen auf. Die Zylinder lassen sich mit beiliegenden Kolbenstangenschutzrohren bestücken. Dass diese wie auch die anderen Zurüstteile ohne Klebstoff und ohne Nacharbeiten der Löcher montiert werden, treibt dem durch Tillig-Erzeugnisse leidgeprüften Tester Tränen der Freude in die Augen.



Die schönen Laternen und dünnen Auftritte prägen die Stirnpartie des stimmigen DR-Epoche-III-Steppenpferdes.

Die Bremsklötze liegen in Radebene. Auch die korrekt dimensionierten Auftritte und Lampen im Bereich des Pufferträgers befriedigen Ansprüche an ein Spitzenmodell. Lok und Tender sind durch eine zweipolige, beidseitig kulissengeführte Steckverbindung sicher gekuppelt. Die Gravuren am Tender, besonders die feinen Niete machen einen sehr guten Eindruck. Wegen des tief heruntergezogenen und angenehm schmalen Rahmens konnte auf die Nachbildung von Bremsklötzen verzichtet werden.

Die Fahreigenschaften der Lok befriedigen, wie von Gützold gewohnt, höchste Ansprüche. Lautlos setzt sich die 24 mit weniger als 1 km/h in Bewegung, sobald 1,4 V anliegen. Maximal mögliche 127 km/h bei 12 V liegen innerhalb der NEM-Empfehlung. Auch bei voller Fahrt ist die Lok noch angenehm leise. Selbst auf alten BTTB-Weichen, die Wagen nur rumpelnd und sich schüttelnd befahren, rollt die 24 auch mit Last, ohne zu schaukeln. Letzteres gilt natürlich auch auf modernen Tillig-Gleisen. Die kleine Schwungscheibe verhilft dem Steppenpferd zu praxisgerechten Auslaufwerten. Auf der Drei-Prozent-Rampe zieht die auf allen Tenderachsen angetriebene Lok acht vierachsige Schnellzugwagen an, ohne zu schleudern. In der Ebene darf man einen weiteren Wagen einstellen. Sobald die Lok losrollt, strahlt auch die warmweiße Beleuchtung aus den hübschen Laternen.

Mit der 24 hat Gützold ein fahrtechnisch ohne Abstriche überzeugendes, bei der Detaillierung des Rahmens allerdings vereinfachtes TT-Modell auf die Räder gestellt. Unverbindlich empfohlene 302 Euro wirken da etwas hochgegriffen.

Jochen Frickel

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 127 km/h
- V_{max} Vorbild (90 km/h) bei 9 V
- Auslauf aus V_{max} 136 mm
- Auslauf aus 90 km/h 85 mm
- Anfahren (1,4 V) 1 km/h
- Zugkraft Ebene 23 g
- Zugkraft Steigung 3% 21 g

- **Hersteller:** Gützold, Zwickau
- **Nenngröße, Spur:** TT, 12 mm
- **Katalog-Nr.:** 73100
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** TT-Kupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 310 mm
- **Digitale Schnittstelle:** NEM 651 im Tender
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/ Stirnradgetriebe auf alle Achsen des Tenders
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** 3
- **Preis:** UVP 302 Euro

Gützolds 24 verdient die Beachtung durch die TT-Modellbahner-Gemeinde.



Mit den kleinen Windleitblechen und dem Einheitstender wirkt die 39 fast wie eine Einheits-Schnellzuglok.

Die Stirnsansicht gewinnt durch den vergleichsweise tief und damit auch vorbildgerecht angesetzen Pufferträger.

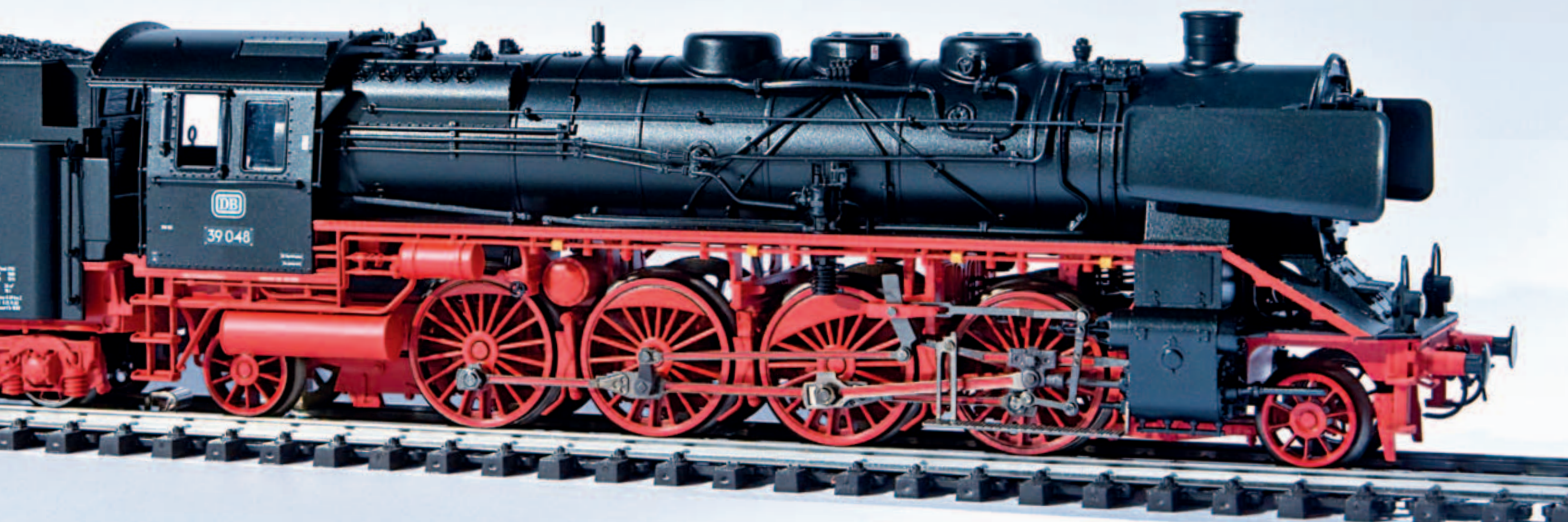
SAARLÄNDER Kraftmeier

Bärenkräfte im Mittelgebirge entfaltete die noch unter preußischer Ägide entwickelte 39. Märklins H0-Modell ist ebenfalls ein Zugtier.

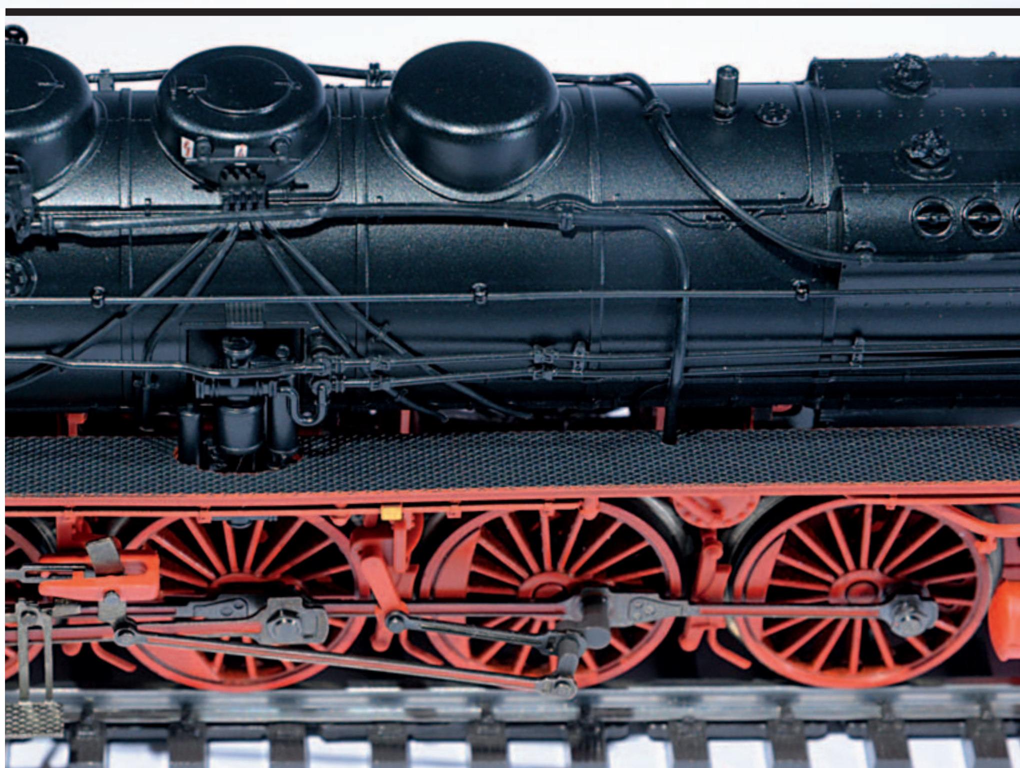
Im Gegensatz zu einem politischen Schwergewicht aus dem Saarland hält Märklins 39, was sie verspricht. Mit vier Haftreifen und einem kräftigen Softdrive-Sinus-Motor bringt die Lok selbst unter widrigen Bedingungen ihre Kraft auf die Schienen.

Eine 39 mit einem aus 27 Schnellzugwagen gebildeten Zug können wahrscheinlich nur Teppichbahner auf die Schienen stellen. Eine Drei-Prozent-Rampe bewältigt die Lok immer noch mit 14 Wagen. Unbeeindruckt von jeglicher Anhängelast rollt die 39 stets geschmeidig und leise. Nur im Analog-Betrieb wechselt die Lok nicht ganz so feinfühlig die Fahrstufen (diese sind auch im Analogbetrieb spürbar). Mit 174 km/h in der oberen Fahrstufe ist die Lok zwar etwas flott unterwegs, doch lassen sich die Werte des Mfx-Decoders anpassen. Die Geräusche des integrierten Sounddecoders sind Geschmackssache, aber der Auspuffschlag klingt dem Vorbild entsprechend hart. Trotz der wieder einmal als gekröpfte Deichsel realisierten Lok-Tender-Kupplung hält sich die Schiefstellung der Lok nach Kurvenfahrt unter Last in Grenzen.

Auch bei der Gestaltung der Mittelgebirgskönigin gaben sich die Konstrukteure Mühe. Mit den kleinen Windleitblechen und dem von den Einheitsloks stammenden 2'2'T34-Tender wurde ein typisches Vorbild für die späten Dienstjahre gewählt. Viele Armaturen wurden separat am Metall-Kessel angesetzt. Umlauf und Tritte



Fein geriffelter Umlauf und die separat angesetzten Leitungen machen die 39 zu einem Wechselstrom-Supermodell.



sind mit Riffelblechstruktur versehen. An der Stirnseite fällt auf, dass der Pufferträger wegen der fehlenden Kupplungsmöglichkeit lediglich 0,5 mm zu hoch sitzt, was den Proportionen gut tut. Einen starken Eindruck hinterlässt auch der mit Durchbrüchen einem echten Barrenrahmen nachgestaltete Lokrahmen. Sogar die vorbildgerecht auf Höhe der dritten Kuppelachse sitzende Mechanik des dritten Zylinders wurde nachgebildet. Die warmweiße Stirnbeleuchtung ist ab einer Spannung von 6,8 V gut zu erkennen, durch den Schornstein strahlt sie allerdings auch himmelwärts. Der vor wenigen Jahren neu konstruierte Tender gibt die Proportionen des Originals gut wieder, wobei die glänzende Kohlenstruktur ein wenig stört. Die Ausführung der Lackierung und die gestochen scharf gedruckten Anschriften entsprechen dem von Märklin gewohnten hohen Niveau.

Die 39 macht einen rundum gelungenen Eindruck. Das ist umso erfreulicher, da sich die Lok vorbildgerecht vielseitig einsetzen lässt. Zu F-Zug-Ehren kam sie zwar in der von Märklin gewählten Zeit nicht mehr, doch vom Schnellzug über alle Arten von Nahverkehrszügen bis zu Güterzügen darf der Modellbahner der Lok praktisch alles anhängen. Auch wenn es die 39 wohl klaglos hinnehmen würde: Bitte nicht alle Gattungen zugleich anhängen. Wohl dem Modellbahner, der rechtzeitig sein Insidermodell für 399,95 Euro geordert hat. Weiter so, Märklin! *Jochen Frickel*

STECKBRIEF

- V_{max} in Fs. 14 174 km/h
- V_{max} Vorbild (110 km/h) in Fs. 10
- Auslauf aus V_{max} 262 mm
- Auslauf aus 110 km/h 177 mm
- Anfahren (Fs. 1) 4 km/h
- Zugkraft Ebene 188 g
- Zugkraft Steigung 3% 179 g

- **Hersteller:** Märklin, Göppingen
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 39390
- **Andere Ausführungen:** Wechselstrom digital ohne Sound
- **Gehäuse:** Metall
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Tenderseitig Märklin-Kurzkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** 21-polig
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf letzte Kuppelachse
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** 4
- **Preis:** UVP 399,95 Euro


Noch nicht bedruckt, aber schon vor dem Serienstart mit Rollout am 20. Oktober 2009 machte Pikos V 60 in G auf der Leipziger Messe eine gute Figur.


Dem Messestandort geschuldet zeigte Bemo nicht nur Schweizer Neuheiten, sondern auch mehrere H0e-Modelle der Viere K, so diese Länderbahnversion.


Tilligs neue 01.5 in TT präsentierte sich auf der Schauanlage der Sebnitzer und sorgte bei den Fans der Spur der Mitte schon für eine Portion Vorfreude.


Bernd Gützold hatte sein brandneues TT-Steppenpferd im Gepäck und ließ die 24 zum Beweis ihrer exzellenten Fahreigenschaften Runde um Runde drehen.

Unangefochten die Nummer eins: Modell-Hobby-Spiel in Leipzig lockt an drei Tagen 98 000 Schau- und Kauflustige.

Muster-Messe

Auch auf die Tradition ist gelegentlich Verlass, zumindest, was Leipzig angeht. Die mittlerweile auf 850 Jahre Messe zustrebende Großstadt knüpft inzwischen mit der Modell-Hobby-Spiel überaus erfolgreich an ihre Spielwarenmessen der Vorkriegs- und der DDR-Zeit an.

Sieht man vom nur durch Händler vertretenen, in Insolvenz befindlichen Branchenführer ab, nutzten eigentlich alle den für das Weihnachtsgeschäft günstigen Herbstmessetermin, dem Publikum die Neuheitenmuster zu präsentieren.

„Eine phantastische Messe“, geizte Bemo-Chef Volker Göbel nicht mit Lob und kündigte an, künftig nicht mehr nur alle zwei Jahre, sondern jedes Jahr zu kommen.

Für die Unternehmen aus den neuen Bundesländern ohnehin keine Frage, sondern ein Heimspiel. „Wir sind zufrieden, gut aufgestellt und sehen optimistisch in die Zukunft“, meinte denn auch Uwe Hoffmann, Tilligs Marketing- und Vertriebsleiter, und traf damit ziemlich exakt die allgemeine Stimmung der Aussteller.

Apropos Tillig: Die Geschäftsführung besteht jetzt wieder aus einem Trio. Der neue Mann in Sebnitz ist beileibe kein Unbekannter, hatte aber mit seinem Geschäftsführerauftritt in Leipzig zweifellos das eine oder andere Überraschungsmoment für sich: Günter Kopp, zuletzt LGB- und Trix-Bereichsleiter bei Märklin.

Passend zum Standort fand bei Revell der künstlerisch gestaltete Mauerfall-Trabi große Beachtung. Die Bünder versteigern ihn zugunsten der Deutschen Kinder-


Handyspiel, Fotografie? Bester Laune sind Bemo-Chef Volker Göbel und Märklins Ex-Geschäftsführer Wolfgang Topp.





Teils schon aus Serienteilen montiert erlaubte die Stromlinien-05 von Liliput bereits einen vielversprechenden Ausblick aufs künftige H0-Modell.



Der Reichsbahn-Gliederzug in Rot hatte als TT-Modell der Firma Kres auch mit dem kleinsten Standardgleisbogen der Spur der Mitte keinerlei Probleme.



Durfte bei Revell nicht fehlen: Der Mauerfall-Trabi mit für die Bünder standesgemäßem Kennzeichen aus Herford wird noch für einen guten Zweck versteigert.

Fotos: Haucke

krebshilfe. Initiator Ulli Taubert setzt dabei auch auf die Symbolkraft des Datums.

Stichwort Datum: Der Messesamstag, Tag der deutschen Einheit, schlug alle Rekorde: 50 000 drängten und schoben sich durch die Messehallen im Osten Leipzigs! *K. Haucke*

Die Lippstädter Eisenbahnfreunde (LEF) sorgten mit ihrer tollen H0-Winteranlage Bad Eisbach für ein Glanzlicht.



Fotos: Gauß/Frickel

Die beeindruckende Brücke über den Gila River ist das Werk der Modellbaugruppe um Bart Bakker.

Großen Spaß hatten Aussteller und Besucher bei der 2. US-Convention in Rodgau bei Frankfurt/Main.

Big Fun



Im Forks Creek Yard durften Nachwuchs-Lokführer selbst an den Fahrregler.

Ideen, nicht alleine die schiere Größe zählt bei den meisten Modellbahnern. Und an Ideen reiche Anlagen bot die 2. US-Convention im hessischen Rodgau zuhauf. Dabei kamen nicht nur US-Fans auf ihre Kosten. Rangierintensiven Vorbildbetrieb in Industriegebieten findet man auch hierzulande. So gesehen, boten die Anlagen „Fat City" von Alexander Lösch oder die speziell für diese Convention von den beiden netten Luxemburgern Patrick Popp und Ben Schneider gestaltete „Grain and Beer" Anregungen zuhauf. Das Nebeneinander von annähernd gleich großen Spur-G-, H0- und N- beziehungsweise Z-Anlagen verdeutlicht die Gestaltungsmöglichkeiten der einzelnen Baugrößen. Oberhalb von Z spielt die Patinierung der Modelle eine immer stärkere Rolle. Auch über die in ein Fremo-Arrangement integrierte Brücke über den Gila River Canyon rollte ein Güterzug mit gealterten Wagen. Ein auf Ausstellungen leider sehr seltenes Vergnügen boten die fünf niederländischen Eisenbahnfreunde des „Forks Creek Yard". Speziell an Kinder und Jugendliche richtete sich das Angebot, einmal selbst am Regler zu stehen und superdetaillierte 0n3-Schmalspurfahrzeuge durch den Rangierbahnhof zu steuern. „Da man mit dem kleinen Handregler stets auf Höhe des Geschehens ist, kann man auch gleich die Weichen stellen", dachten sich die Besitzer und ließen am Anlagenrand einfache Schiebeschalter ein, die über eine Stange direkt die Stellschwelle verschieben. Da braucht es keinen Antrieb, keinen Kabelsalat und sicher ist die Methode auch.

Höchst eindrucksvoll war die Demonstration der Stärke von H0-Kleinserienmodellen (zumeist von Overland Models) auf Erich Walchers Tehachapi Loop. Als besonderen Service für leidgeprüfte Modellbahner, bei denen nicht einmal Züge mit 20 europäischen Wagen, die bedeutend höhere Spurkränze haben, problemlos fahren, verriet der Besitzer Tricks zu den Themen Gleisbau, Radsätze, Kupplungen und natürlich auch zur Lokomotiv-Technik.

Die perfekt organisierte zweite Convention ist vorbei, weshalb Ausrichter Horst Meier und sein Team vom HEB schon an die nächste im Oktober 2011 denken. Das genaue Datum steht noch nicht fest.

Jochen Frickel



Im H0-Industriegebiet geht es um Grain and Beer (Getreide und Bier), aber natürlich auch um Loks wie diese Alco-RS3.

Endlich öffnete sie wieder ihre Tore: Die Convention in Adliswil. Zum 14. Mal strömten US-Modellbahnfans herbei.

United States of Switzerland

Wer sich für US-Modellbahnen interessiert, hat diese Biennale stets auf dem Radar und so kamen die Fans am 10. und 11. Oktober 2009 wieder scharenweise aus der Schweiz und dem restlichen Europa.

Wie stets wurde die Convention in Adliswil vor den Toren Zürichs von den zahlreichen Anlagen von Spur Z bis zum Gartenbahnmaßstab bestimmt. Auffällig war der Trend zu Schmalspur- und Waldbahnmotiven unter den gezeigten Schaustücken und auch Spur-0-Freunde kamen auf ihre Kosten. Auffällig war die Absenz von Anlagen mit Personenverkehr. Zu Adliswil gehört aber mehr: Elementarer Bestandteil der Convention sind verschiedenste Workshops vom Gebäudebau bis zur Landschaftsgestaltung. Genauso dazu gehören Diavorträge wie auch eine Börse und ein paar Shops, wo dringendste Kauf-Bedürfnisse der US-Railroad-Begeisterten gestillt werden konnten. Diesjähriges Motto der Convention war „Evolution“. In Schaukästen zeigten Sammler die Entwicklung der Dampf- oder Dieselloks in den Vereinigten Staaten.

Auf der Ausstellung in Adliswil war wieder für beinahe jedermann etwas zu finden, vom neugierigen Einsteiger ins Thema bis zum US-Experten. *S. Alkofer*



Im Freien stand die imposante Waldbahn der LGB-Freunde Rhein/Sieg.



Wie verschneie ich eine H0-Landschaft? Weiße Farbe allein reicht nicht.



Brückenbau-Workshop mit Walter Hefti und seinem Sohn Robin.

Fotos: Alkofer/Frickel

„City Limits – Mainstreet“: Das schwäbische Team um Martin Stierlen beeindruckte die Besucher sehr.

Foto: Trüb

Zwei Giganten auf dem Weg nach Bauma: Das Krokodil Be 6/8 13302 und die BLS-Ae 6/8 205.

Kleinserie ganz groß



Es gibt wieder Fides! Die Echtholz-Bausätze werden erneut aufgelegt.

Die Gemeinde Bauma war am zweiten Oktoberwochenende wieder Plattform für die Modellbahn-Edelschmieden.

Der Umzug in ein anderes Schulgebäude in Bauma hat sich gelohnt. Zwar ist die „Plattform der Kleinserie“ nun nicht mehr in unmittelbarer Bahnhofsnähe, aber immer noch in fußläufiger Entfernung. Dafür war das Ambiente in den beiden modernen Gebäudekomplexen, die über 60 Hersteller beherbergten, freundlicher und lud ein zum vielstündigen Verweilen. Zeit, die nötig war, um die zahlreichen Schätze aller Spurweiten zu entdecken und zu betrachten.

Was Rang und Namen hat in der Schweiz, aber auch etliche Aussteller aus dem benachbarten Ausland, vor allem Deutschland, fanden wieder den Weg in den Kanton Zürich. Unter den Kleinserienproduzenten fand man Triebfahrzeughersteller neben vielen Spezialisten für Zubehör oder Landschaftsbau. Auch 2009 war wieder die familiäre Atmosphäre zu spüren, die Bauma so speziell macht, obwohl es sich um eine Messe mit kommerziellem Hintergrund handelt.



Marcel Ackle zeigte ein sensationelles Diorama, das wir im nächsten Heft vorstellen.

Alle Jahre wieder wird diskutiert, ob man nicht an einen größeren, bekannteren Ort wie etwa Winterthur umziehen müsste. Sollte jemand meinen Rat hören wollen, so lautet der: Bleibt in Bauma! Auch, weil der ortsansässige Dampfbahnverein Zürcher Oberland (DVZO) zur Plattform der Kleinserie immer ein stets gelungenes Fahrzeugtreffen unter einem speziellen Motto auf die Beine stellt. Dieses Jahr waren die Stars zwei „Pioniere der Elektrifikation“, das „Gotthard-Krokodil“ Be 6/8 13302 und die Ae 6/8 205 der Lötschbergbahn. Auch die Ec 2/5 „Genf“ zeigte in Bauma ihr Können.

Dieses alljährliche Zusammentreffen von Vorbild und Modell ist unbedingt erhaltenswert. *Stefan Alkofer*



In H0 liefert Pirovino das bekannte Filisurer Hotel Grischuna.



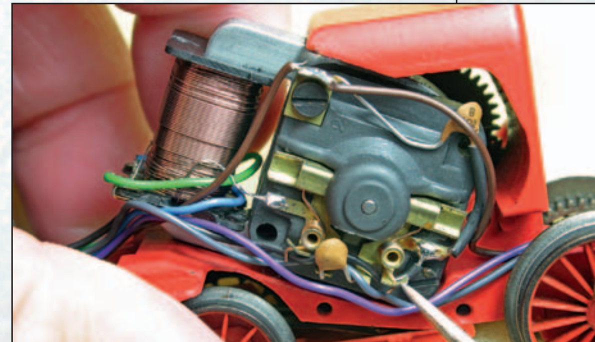
Andreas Hui, Stammgast in Bauma, zeigte den dreiteiligen „Mirage“.

Fotos (4): Frickel

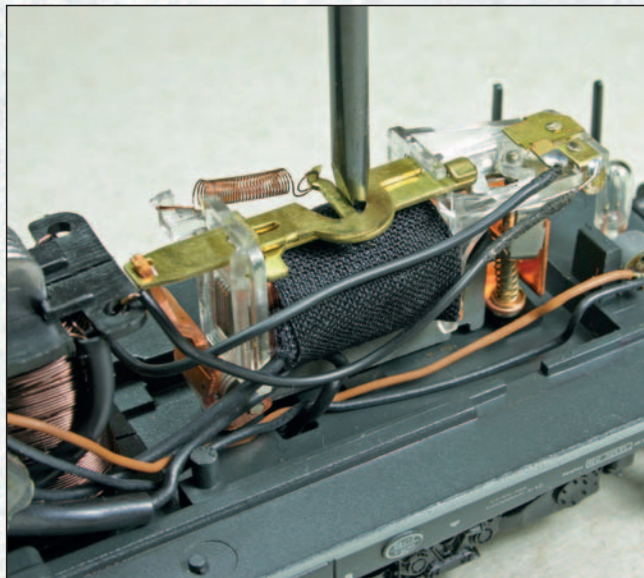
Modellbahn-ABC

Erst richtig gut eingestellt harmonieren die einzelnen Komponenten einer Modellbahn zur vollsten Zufriedenheit ihres Betreibers.

J wie Justieren



Um den Bürstenandruck zu reduzieren, biegt man die Blechhaken nach unten.



Einstellen eines alten Märklin-Fahrtrichtungsumschalters mittels Schraubendrehers.

Mit „eichen" oder „einstellen" erklärt das Wörterbuch jene Tätigkeit, die auch dem Modellbahner ein Begriff sein sollte. Denn leider sehr oft entspricht die Werkseinstellung diverser Produkte nicht dem möglichen Optimum.

Vor allem der auf Produkte aus der Vergangenheit spezialisierte Märklinist kennt die Notwendigkeit eines Nachjustierens nur zu gut. Man denke in diesem Zusammenhang nur einmal an den guten alten elektromechanischen Fahrtrichtungsumschalter, welcher durch Biegen jenes Haltehakens der Schaltschieberfeder optimal an die Leistung des verwendeten Transformators angepasst werden kann. Wer dieses Justieren perfekt beherrscht, sieht sich durchaus in der glücklichen Lage, den ach so verschrieenen Bocksprung auf ein unvermeidbares Minimum zu reduzieren, aber dennoch ein Schalten des Relais bei hoher Fahrspannung zu verhindern.

Optimieren lässt sich auch der Bürstenfeder-Andruck der älteren Märklin-Lokomotiven mit Scheiben- oder Trommelkollektormotor. Ab Werk waren diese Motortypen fast durchweg viel zu hart eingestellt, was neben deren raschem Verschleiß auch zähe Langsamfahreigenschaften und geringe Auslaufwege bedingte.

Verhältnismäßig einfach gestaltet sich das genaue Justieren der Höhe metallener Fahrzeugkupplungen mittels der von Märklin eigens angebotenen Lehre, welche auch für entsprechende Kupplungen älterer Zweileiter-Fahrzeuge (wie beispielsweise von Piko) verwendbar ist.

Bei Fahrzeugen aller Baugrößen und Betriebssysteme lassen sich gegebenenfalls Andruck und Lage sämtlicher Stromabnehmer optimieren. Auch die Endabschaltungs-Federbleche diverser Weichenantriebe funktionieren nach gefühlvoller Einstellung oftmals sicherer.

Der Digital-Fahrer hat letztlich sogar noch mehr zu justieren, denn neben der Optimierung sämtlicher mechanischer Komponenten erwartet ihn auch noch die Abstimmung der Höchstgeschwindigkeit sowie der Anfahr- und Bremsverzögerung auf den Geräuschgenerator.

Michael Robert Gauß



Fingerspitzengefühl erfordert das Nachjustieren des Federandrucks am Märklin-Scheibenkollektormotor.



Optimierung der Lage und des Andrucks der Radschleifer einer Arnold-N-Köf.



Nicht nur bei Märklin-Fahrern ein praktisches Hilfsmittel: Die gute alte Kupplungslehre aus Göppingen.

Fotos: Gauß

POZOR VLAK -



Kaum zu übersehen: Bahnübergangssicherung mit Doppelwarnkreuz, Lichtsignal und Schrift.

Foto: Stange

Sie gilt als eines der beeindruckendsten Werke tschechischer Modellbaukunst: Die H0-Klubanlage im ČD-Depot in Liberec besticht mit meisterhafter Detaillierung.

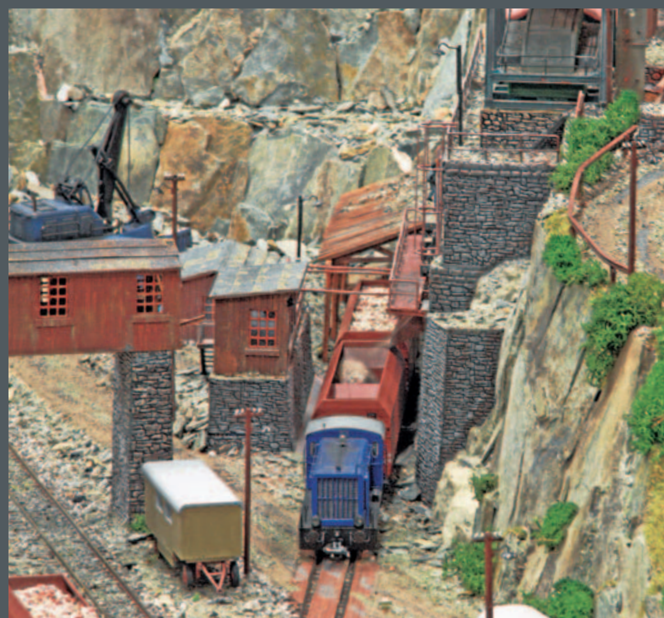




Typische Landschaft Nordböhmens: Das Mittelgebirgs-Flair der Region findet sich gut getroffen im Modell wieder.

Inklusive echter Verladung und Staubentwicklung: Der Steinbruch ist der unbestrittene Anlagenhöhepunkt.

Umschlagplatz Kamenice: Hier wird der Schotter aus dem Steinbruch auf die wartenden Lkw umgeladen.



ACHTUNG ZUG!

Auf die Züge zu achten, lohnt sich unzweifelhaft auch angesichts der mittlerweile 47 Quadratmeter großen H0-Anlage des Reichenberger „Klub Železničních Modelářu Liberec" (KŽML). Seit 1997 bauen die Klubmitglieder an ihrer Großanlage im Vereinsdomizil, das sich im Sozialgebäude des Liberecer Betriebswerks der Tschechischen Staatsbahn (ČD) befindet.

Um dorthin zu gelangen, muss man mehrere Gleise überschreiten, also: Pozor vlak! Nach Überwindung knarrender Holztreppen steht man plötzlich in einem großen, hellen Raum unterm Dach, dem Vereinsheim des KŽML. Der im April 1990 gegründete Klub war von Anfang an, damals noch unter ČSD-Obhut, hier zuhause. Glücklicherweise hatte die der Auflösung der Tschechoslowakei folgende Auf- →



spaltung in eine tschechische und eine slowakische Staatsbahn keine Auswirkungen auf den Klub. Ihm gehören derzeit 20 Mitglieder an, davon immerhin fünf noch Kinder. Geführt wird der Verein von Petr David, seines Zeichens nicht nur Klubvorsitzender, sondern als Lokführer bei ČD-Cargo auch ein gestandener Eisenbahner. Kein Einzelfall: Bahnmitarbeiter stellen die größte Berufsgruppe im Klub, gefolgt von den Pensionären.

Die L-Form der Großanlage ist den Platzverhältnissen geschuldet, wird der Anlagenraum doch gleichzeitig für die Ausstellungen genutzt. Die einzelnen Anlagenteile ruhen auf massiven Untergestellen, zusammengeschraubt aus Stahlleichtprofilen. Beim Aufbau der Anlage kam Sperrholz als Basis für den Gleisbau und die Landschaftsgestaltung zum Einsatz.

Das vom KŽML gewählte Anlagenthema hat in seiner Gesamtheit kein konkretes Vorbild. Gestaltet wurde aber nach heimatlichen Motiven Nordböhmens. Inmitten einer Landschaft mit Mittelgebirgscharakter, Tälern, Brücken, Einschnitten und Tunneln, verläuft eine zweigleisige Hauptstrecke. Eine weitere, allerdings eingleisige Haupt- respektive Verbindungsbahn, eine typische Nebenbahn sowie auf dem etwas über sieben Meter langen Anlagenschenkel eine Schmalspurbahn auf H0e-Gleisen sorgen für ebenso lebhaften wie abwechslungsreichen Schienenverkehr. Damit das Rangieren und der Spielspaß nicht zu kurz kommen, gibt es mehrere Industrieanschlüsse, die regelmäßig zu bedienen sind.

Anlagensteckbrief

- H0-Anlage in L-Form, offene Rahmen- und Plattenbauweise
- ***Maße:*** 15,9 x 2,2 m und 7,2 x 2,5 m
- ***Erbauer:*** KŽM Liberec
- ***Bauzeit:*** Seit 1997
- ***Epoche:*** III - IV
- ***Betrieb:*** Analog
- ***Rollendes Material:*** Fast ausschließlich Um- und Eigenbauten
- ***Gleismaterial:*** Tillig 2,5 mm (H0), Roco (H0e)
- ***Gleislänge:*** 275 m (H0), 27 m (H0e)
- ***Anlagenthema:*** Haupt-, Neben-, Schmalspurbahn
- ***Vorbild:*** Kein konkretes, nordböhmische Motive

Betrieblicher Mittelpunkt: Hbf und Bw Kamenice

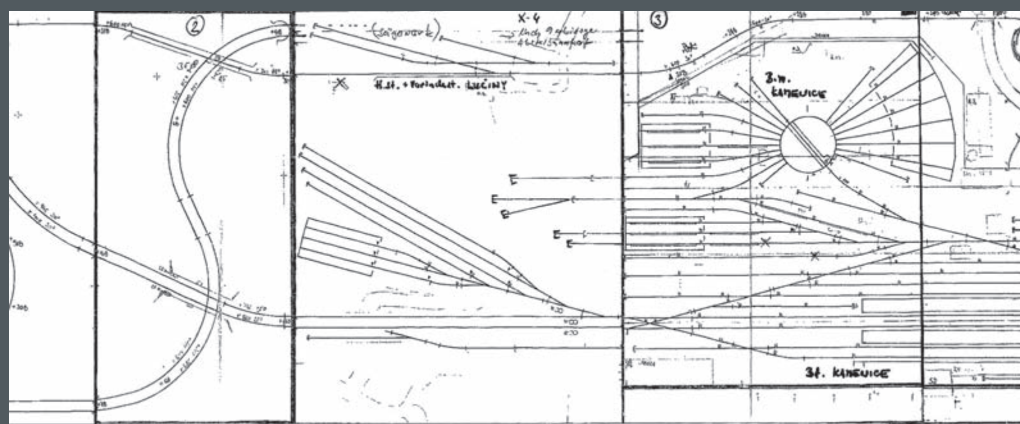
Betrieblicher Mittelpunkt ist der Hauptbahnhof Kamenice mit angeschlossenem Bahnbetriebswerk (siehe auch Gleisplanausschnitt auf Seite 75). Kamenices Depot verfügt über einen großen Ringlokschuppen, eine Diesellokhalle, Drehscheibe, Lokbehandlungseinrichtungen und, wenn auch etwas versteckt, über eine Radsenke mit Hubböcken.

Mit etwas Glück und einer Portion Geduld kann man sogar auf dem weitläufigen Bahnhofsgelände echten Zugzusammenstellungsbetrieb mittels Ablaufbergs verfolgen. Das klappt allerdings nur, wenn ausreichend Bedienpersonal zur Verfügung steht. Zum kompletten Betrieb sind sieben Modelleisenbahner erforderlich. Für sie stehen fünf Stellpulte zur analogen Steuerung bereit.

Den Modellzugverkehr bewältigen ausschließlich Dampf- und Dieselloks, deren Vorbilder zwischen 1960 und 1980 im Einsatz waren. In Ermangelung passender Industriemodelle handelt es sich bei den Triebfahrzeugen um Umbeziehungsweise Eigenbauten der Klubmitglieder.

Wer die Modellbauwettbewerbe des MOROP, des Verbands der Modelleisenbahner





Auf einen Blick: Der Ausschnitt aus dem Gleisplan zeigt unter anderem Bahnbetriebswerk und Teile des Bahnhofs Kamenice.

Reger Betrieb herrscht im Hauptbahnhof Kamenice. Die Taucherbrille mit Eilzug nach Prag wartet aufs Ausfahrsignal.



Auch vor Nordböhmen macht die fortschreitende Motorisierung nicht Halt: Selbst Vaclav Stachov braucht eine neue Garage.

Fotos: K.-H. Stange

und Eisenbahnfreunde Europas, beobachtet, der weiß um das hohe Niveau tschechischer und slowakischer Modellbahner. Das gilt bei den Liberecern selbstverständlich nicht nur für die Lokmodelle, sondern auch für eine große Anzahl der Personenwagen und die mit typischer Ladung verkehrenden Güterwaggons.

Die liebevoll detaillierte nordböhmische Landschaft entstand unter der Federführung von Zdeněk Zbroj, der außerdem noch für ein ganz besonderes Glanzstück auf der Anlage sorgte: Seit 2008 behauptet der Steinbruch eine unangefochtene Spitzenstellung. Dieses phantastische Modell zauberte Zbroj innerhalb eines Vierteljahres nur aus Natursteinen!

Und die Krone des Ganzen: Im Steinbruch wird nicht nur rangiert, hier werden die Waggons auch in Reihenfolge tatsächlich mit Schotter beladen. Und der kommt elektromechanisch aus der detailgetreu nachgestalteten Brecheranlage, unter echter Staubentwicklung!

In Ganzzügen geht´s sodann nach Kamenice. Dort erfolgt die Umladung vom Waggon auf den Lkw.

Die H0e-Schmalspurbahn verkehrt zwischen Malé Mũto und Vladařovica. Die Durchgangsstation Heřmánkov wurde dem Haltepunkt Heřmaniche-zastávka an der ehemaligen Strecke von Frýdland v. Č. nach Zittau nachgebildet.

Auch alle Gebäude sind Um- oder Eigenbauten und ebenfalls eine Reise ins frühere Reichenberg wert (KŽML-Termine im Internet: www.zimec.de). *Karl-Heinz-Stange, Roman Kvičala/hc*

Das Einkaufszentrum „Alexa“ am Berliner Alexanderplatz ist auch Heimat für Modellbahnfreunde. Dort fasziniert „Loxx“ mit Berliner Impressionen.

Ick steh’ uff Berlin!

1
2
3
4
5

„Heute ist Loxx-Wetter“, freut sich Jörg Wreh, der Ausstellungsleiter. Wenn man den sprichwörtlichen Hund nicht auf die Straße jagen würde, hellen sich die Mienen im dritten Stock im Einkaufszentrum Alexa auf. „Loxx-Wetter bedeutet nass-kalt oder schön heiß, dann kommen die Leute zu uns“, erläutert Wreh. Wenn Loxx-Wetter herrscht, dann finden an einem gewöhnlichen Tag gerne mal 1500 Besucher den Weg hierher.

Es ist Samstag-Vormittag, und die Ausstellungshalle füllt sich stetig. Gedränge herrscht dennoch nicht, dafür ist die Anlage zu groß: Loxx verteilt sich auf fast 3000 Quadratmetern. Hier bekommt niemand klaustrophobische Gefühle. Die Modellbahn nimmt davon gut 700 Quadratmeter in Anspruch, der Flughafen etwa 300 ebenso wie die im Entstehen begriffene Erweiterung Regierungsviertel/neuer Hauptbahnhof. Platz benötigen aber auch die Werkstätten, der Computerraum und Büros.

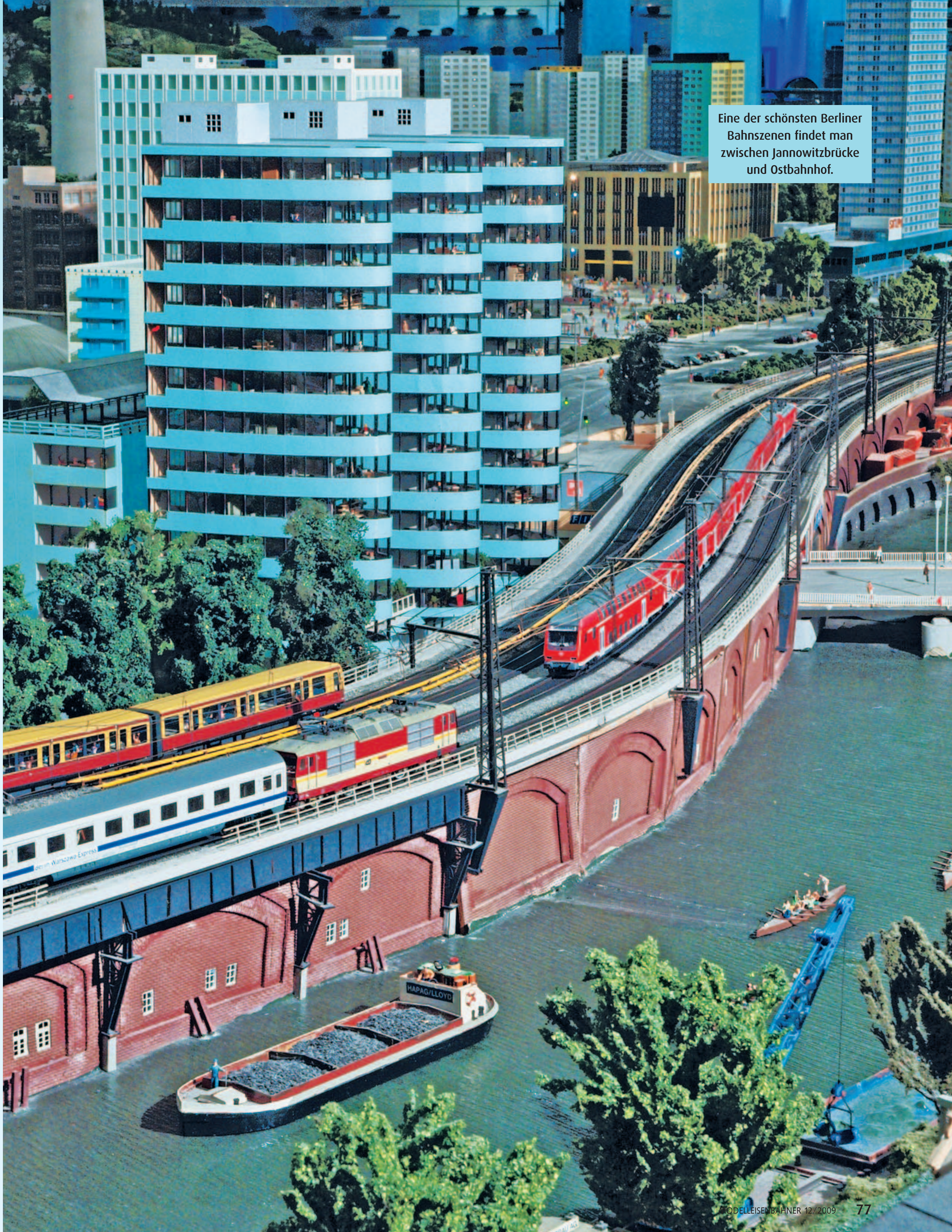
Im September 2004 öffnete das Loxx in der Meinekestraße im vormaligen Westteil der Stadt seine Tore. Nur drei Jahre später zog die gesamte Anlage an ihren heutigen Standort im Einkaufszentrum am Alexanderplatz. Ein spektakulärer Umzug nicht ohne Risiken, da „die Anlage nie dafür vorgesehen war“, erinnert sich Wreh, der sich aber lohnte, da der „heutige Standort bedeutend gün- →

Fakt ist:

Auf der Zweileiter-Gleichstrom-Anlage gibt es rund 400 Züge, 300 davon sind einsatzbereit, aktiv sind ständig etwa 100 Züge. Loxx steuert sich selbst. Die Software stammt von „Railware“. Die Loks sind alle mit DCC-Decodern, in der Regel von Lenz, ausgerüstet. Die Züge stehen in mehreren dutzend Schattenbahnhöfen bereit. Zum Einsatz kommen Loks und Wagen fast aller Hersteller.



Die berühmte Weltuhr am Alex findet man bei Loxx in 1:87.



Eine der schönsten Berliner Bahnszenen findet man zwischen Jannowitzbrücke und Ostbahnhof.



Rockkonzert und Mittelaltermarkt in trauter Nähe. Aberhunderte von Preiserlein wurden hier platziert.

Loxx wächst weiter

Stillstand ist der Tod. Speziell kommerzielle Schauanlagen müssen Besuchern regelmäßig Neues bieten, damit diese wiederkommen. Loxx vergrößert sich deshalb ab 2010 um ungefähr ein Drittel seiner bisherigen Fläche. Das neue Thema ist das Regierungsviertel rund um Reichstag und Kanzleramt. Aus Modellbahnersicht darf man sich auf den neuen Berliner Hbf freuen.



Das Kanzleramt ist schon fertig.



Im Zentrum: Das Reichstagsgelände.



In einer offenen Werkstatt können die Besucher den Modellbauern beim Entstehen der Gebäude zusehen.

stiger ist als der alte", betont der Ausstellungsleiter.

Gerade wird es Abend im Loxx-Berlin. Die Lichter der 1:87-Stadt gehen an, die Hallenbeleuchtung wechselt vom Abendrot ins Nachtblau, aber Berlin schläft nicht. Tausende Lämpchen und LED illuminieren Autos, Wohnungen und Bahnanlagen. Kurz darauf setzt wieder die Morgendämmerung ein, ein neuer Tag beginnt.

Auf der Stadtbahn rumpelt unüberhörbar ein Schienenreinigungszug daher. Mehrere davon sind permanent unterwegs, das reiche zum Sauberhalten der Gleise, „bis auf das eine oder andere Stück, das von Hand gereinigt werden muss. Ansonsten: Lux-Schienensauger, Roco-Rubber und Noch-Pads, das genügt", so Wreh. Aber auch die übrige Anlage wird täglich abgesaugt, vor allem die ersten drei Meter ab dem Anlagenrand.

Der Loxx-Start war nicht einfach, stets wurden Vergleiche zu den Vorreitern vom Miniatur-Wunderland in Hamburg gemacht. Ein Vergleich, der hinkt, da die Ziele ganz andere sind: Das Loxx-Team will bekannte Berliner Szenen nachbilden, Berlinern und Besuchern der Stadt Teile der Hauptstadt en miniature zeigen. Loxx orientiert sich stärker am Vor-

Ostbahnhof und Ostkreuz, Alexanderplatz und Bahnhof Zoo – Loxx bietet viele Attraktionen



Das legendäre Ostkreuz, so wie es bisher aussah. Der große Umbau beim Vorbild hat längst begonnen.

bild als das Miniaturwunderland, das zur Weltreise im Maßstab 1:87 einlädt. Wer Loxx im Herbst 2009 besucht, erlebt ein Ensemble, das an vielen Stellen eine gelungene Illusion Berlins in heutiger Zeit darstellt. Dass manche Szene gelungener wirken mag als andere, liegt auch an der Historie des Aufbaus. Loxx entwickelt sich, verbessert sich. „Wie die Stadt Berlin haben auch wir Sanierungsgebiete", bekennt der umtriebige Ausstellungsleiter, der morgen schon wieder den Nachrichtensender „N 24" zu Gast hat. Viele ältere Partien wurden inzwischen „saniert", etwa Teile des Bahnhofs Zoo und des Hardenbergplatzes oder im Be- →



Die Panoramaaufnahme lässt die Loxx-Dimensionen erahnen. Besucher sollten viel Zeit mitbringen.



Fotos: Stirl

Die Filmstadt Babelsberg ist nicht weit. Mit Loxxywood wurde das Thema Kulissenstadt aufgegriffen.

Wer genau hinsieht, wird viele kleine und größere Geschichten entdecken.



Ein Mann reicht! Zur Steuerung der Anlage ist nur ein Mitarbeiter nötig.

Der Flughafen

Eine der stets umringten Attraktionen ist der Flugplatz. Alle paar Minuten startet oder landet ein Flieger in einem beeindruckenden Lichtermeer, begleitet von den bei Start und Landung typischen Triebwerksgeräuschen. Auch die „Air Force One" ist eben angekommen. Der Flughafen ist nicht mit der Loxx-Hauptanlage verbunden.



Im Hintergrund startet gerade ein Flieger. Auf dem Vorfeld warten zwei Airbus-A380.

reich Jannowitzbrücke und „dem heutigen Standard angepasst", so Wreh: „Wenn wir sanieren, dann wird ein bedeutend höherer Qualitätsstand gefordert."

„Viele Vereine baten uns schon um Hilfe, aber dafür haben wir einfach nicht die Kapazität", bedauert der Ausstellungsleiter, der in seiner knappen Freizeit auch noch N-Bahner und Mitglied beim „Modell-Eisenbahn-Klub Berlin e. V." ist. Keine freien Kapazitäten und das trotz mehr als 30 fester Mitarbeiter, die aber alle im Betrieb sowie in der Wartung von Anlage und Zügen, dem Weiterbau, aber auch beim Kassieren und im Restaurantbetrieb eingespannt sind.

Ein vorbildlich langer, leicht betriebsverschmutzter ICE mit ebenso vorbildlicher Geschwindigkeit, ein Markenzeichen von Loxx, schlängelt sich auf Höhe Jannowitzbrücke an der Spree entlang. Das sind die starken Momente bei Loxx. Das H0-Berlin am Alex ist aber vor allem ein kommerzielles Unternehmen, das möglichst viele Besucher in seinen Bann ziehen muss und das Publikusspektrum ist breit: 40 Prozent sind auswärtige Touristen, der Rest kommt aus Berlin und dem näheren Umland. Darunter sind Familien mit kleinen Kindern, die vielleicht mehr dem Spektakel abgewinnen als der korrekten Wiedergabe das Vorbilds. Modellbahner gehören zur Besucherklientel, die vorbildlich lange Züge bewundern wollen, genauso wie Puristen, die an der möglichst exakten Umsetzung im Maßstab 1:87 interessiert sind, ausländische Touristen, die Gefallen daran finden, Orte wiederzuentdecken, die sie vielleicht tags zuvor live besichtigten und und und. So erklärt sich auch die Existenz des Phantasie-Bahnhofs Steinhausen. Er ist ein Zugeständnis an die Betriebs-Modellbahner, die einen klassischen Bahnhof sehen möchten, durch den auch Güterzüge fahren, etwas, was im Stadtzentrum Berlins passé ist. Ein Zugeständnis ist auch der für manchen gewöhnungsbedürftige Mittelgebirgsrücken, der den vorbildlich langen Zügen aber auch ein Stück Paradestrecke bietet.

„Wir haben zahlreiche Stammgäste, die regelmäßig wiederkommen, darunter sogar einen thailändischen Industriellen, der immer wieder vorbeischaut, aber auch viele Jugendliche, die beinahe wöchentlich kommen", erzählt Wreh mit ein wenig Stolz. Kein Wunder, zu entdecken gibt es hier immer etwas.

Stefan Alkofer



Ankunft Bahnhof Zoo: Der bekannteste Haltepunkt auf der Stadtbahn nach dem Krieg.

Modellbahn Aktuell

ADE ▸ *Büm 233 der DB in H0*



In bekannter Ade-Qualität erscheint der Bausatz des Büm 233 (Bild) in Epoche-IV-Ausführung der Deutschen Bundesbahn (DB). Der Vierachser kann auch als B4üm 61 mit Epoche-III-Anschriften geliefert werden. Info: Ade-Eisenbahn-Modelle.de.

BAHLS ▸ *Dampflok der BR 23 in Z*

Aus Messing und Neusilber gefertigt ist das Z-Dampflokmodell der 23 072. Die Blomberger Firma Bahls liefert das von einem Glockenankermotor nebst Schwungmasse angetriebene Modell mit Stromaufnahme zusätzlich am Tender wahlweise auch mit LED-Beleuchtung und Decoder. Info: www.lokomotiven-bahls.de.

DANKI ▸ *DB-MAN F8 in 1:32*



Der aus Stahlblech in Handarbeit gefertigte Epoche-III-MAN F8 rollt nun auch in einer Ausführung der Deutschen Bundesbahn (DB) an. Der Pritschenwagen wird mit Plane und Spriegel oder ohne diese geliefert. Desweiteren erscheint der F8 auch als Sattelzugmaschine. Info: www.danki-modelle.de.

MA KA MO ▸ *Stellwerk „Waldau"*



Walfried Fehses jüngster Streich ist das nach preußischen Normalien gebaute Stellwerk „Waldau", das es in dieser Ausführung zwar fein verteilt, im Grunde aber (ex-)deutschlandweit gibt. Ab 1915 wurden diese Bauten entlang preußischer Strecken errichtet. Das Kartonmodell wird – wie meist bei „Ma Ka Mo" – in den Nenngrößen H0, TT, N und Z gefertigt. Info und Direktbezug: www.makamo-modellbogen.de, Tel./Fax (0391) 2580869.

ROCO ▸ *Lokführer-Re 460 der SBB und DB-Kroko in H0*



Roco fertigt die Re 460 (Bild) der SBB nun in der aufwendigen topaktuellen Lokführer-Werbung. Die als Herbstneuheit präsentierte beliebte E94 kann man nun auch als nach Epoche IV beschriftete 194 157 der DB erhalten, womit sie das passende Zugpferd für die in einem Dreier-Set aufgelegten vierachsigen VTG-Kesselwagen (Bild) ist. Der Taurus trägt nun das schwarze Farbkleid der MRCE-Dispolok mit Bosporus-Sprinter-Schriftzug. Info: www.roco.cc.

BUSCH ▸ *Vopo, Feuerwehr und ZT in H0*



„Parkverbot – der Vopo droht!" Als Spruch gab es das, als Schild eher nicht, doch ein stilechter Lada der DDR-Volkspolizei (Bild) ist ebenso im H0-Angebot bei Busch wie ein reichlich „verschlammter" ZT 303-E (Bild). Zeitlich etwas später einsortieren muss man den weiß-rot lackierten Lada der Feuerwehr (Bild); diese Lackierung kam erst um 1990 auf. Info: www.busch-model.com.

US-Corner

Von Roundhouse erscheint der mit den halbrunden Fensterausschnitten außergewöhnlich aussehende Combination-Personenwagen der Lehigh Valley RR. In den Konzernfarben des Logistik-Dienstleisters Maersk Sealand lackiert, wirkt die SD40-2 der Norfolk Southern sehr attraktiv. Ebenfalls von Athearn, aber der hochwertigen Genesis-Produktlinie zugeordnet, erhält die SD70MAC der Kansas City Southern Einfahrt ins Sortiment. Dahinter stehen zwei der in einem Viererset enthaltenen Holzschnitzel-Transportwagen der Chesapeake & Ohio. Blaulicht-Freunde dürfen sich über den County-Fire-Pumpwagen auf Ford-C-Basis (großes Bild vorne) freuen. In der klassischen Bluebonnet genannten Santa-Fe-Güterzuglackierung erscheint die GP39-2, die einen Bulkhead Flatcar von TTPX befördert (kl. Bild).



PIKO
KEG-Taurus in TT

Als Herbstneuheit für TT versteht sich der Dispolok-Taurus mit Epoche-V-Anschriften der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG). Für die Gartenbahn gibt's passend zur neuen Diesellok der DB-Baureihe 260/V60 Soundbaustein und Lautsprecher. Als H0-Sonderwagen wirbt ein zweiachsiger G-Wagen mit langem Radstand für das 2010 anstehende Jubiläum „175 Jahre deutsche Eisenbahnen". Der DB-Rungenwagen Rmms 33 ist mit Torfballen beladen und für Epoche III beschriftet. Ins H0-Hobbyprogramm rücken der niederländische Hondekop und die E-Lok 101 mit Werbung für „Kuwait Airways". Beide Modelle sind auch in Wechselstromausführung mit lastgeregeltem Decoder lieferbar. Info: www.piko.de.

TRIX ▸ Karbidflaschenwagen-Duo in H0

Nach Vorbild der bei der Bundesbahn eingestellten und in Garching beheimateten Karbidflaschenwagen der Aktiengesellschaft SKW Trostberg gestaltet sind die H0-Modelle (Bild), die als Zweierset mit unterschiedlichen Wagennummern zu bekommen sind. Gleichfalls den Epoche-IV-Güterwagenpark der Bundesbahn bereichern die Selbstentladewagen Fal 167. Das beladene H0-Fünferset „Kohletransport" weist ebenfalls individuelle Wagennummern auf. Info: www.trix.de.

IMS ▸ Bank und hölzerne Schubkarre in 0

Aus echtem Holz bestehen die ab Epoche I einsetzbaren Fertigmodelle einer Bank und einer Schubkarre (Bild) in der Nenngröße 0. Beide sind auch als Bausatz lieferbar. Info: IMS, Tel. (06422) 92136, E-Mail info@kreativ-innovativ.de, Internet www.ims-modell.de.

Modellbahn Aktuell

MÄRKLIN ▸ *Tin-Plate-Klassiker in H0*



Anlässlich des Firmenjubiläums lassen die Göppinger ihren legendären französischen H0-Schnellzug „Le Capitole" in Tin-Plate-Ausführung (Bild) aufleben. Die fünfteilige Garnitur besteht aus vier Capitole-Reisezugwagen in verkürzter, aber gut lackierter und bedruckter Ausführung und der SNCF-Schnellzuglok der Reihe BB 9200. Info: www.maerklin.com.

NOCH ▸ *Weiden-Matte*

Noch legt sich bei der Geländematte „Weide" nicht auf eine Baugröße fest, doch als Weide eignet sich das Produkt in den Maßstäben 1:87 und 1:48/1:43,5. In größeren Spuren lassen sich sehr realistisch nicht ganz gepflegte Rasenflächen darstellen. Der Knüller der Noch-Wiese sind die



verschiedenfarbigen Grashalme, die ein abwechslungsreiches Bild abgeben, und der dünne Trägerfilm, der sich weitgehend der Geländeoberfläche anpasst. Eine Matte ist 22 mal 20 Zentimeter groß. Als Zugabe gibt es noch zehn einzelne Grasbüschel in der Packung. Info: www.noch.de.

POST-MUSEUMS-SHOP ▸ *Mauerfall-Set in H0*

Aus Märklin-Niederbordwagen mit Sonderbedruckung, Wiking-Trabant 601S und vier Mauerteilstücken mit Graffiti besteht das Set in H0, das an das Ende der Mauer am 9. November 1989 erinnert (Bild). Das Set erscheint in limitierter Stückzahl im Rahmen der „Kollektion Historica“ anlässlich des Berliner Mauerfalls vor 20 Jahren Info: www.post-museums-shop.de.



POST COLLECTION ▸ *Mercedes O 307*



Den hervorragend gestalteten Standard-Überland-Linienbus (StÜLB) O 307 von Mercedes legt Brekina exklusiv für die Deutsche Post Collection in H0 auf. Info: www.deutschepost.de/postcollection.

VV MODEL ▸ *Zastava in H0*



Zu DDR-Zeiten gehörte der Zastava schon zu den besseren Wagen, auch wenn er heute allenfalls als Kleinwagen der Polo-Klasse durchgehen würde. VV Model aus Tschechien legt den begehrten Pkw als H0-Modell in Metallausführung auf, Spiegel und Scheibenwischer liegen als Ätzteile zum Zurüsten bei. Info: www.vvmodel.cz.

MODELLBAHN AKTUELL

LEMKE ▸ *Beleuchtete Epoche-IV-DB-Dostos in H0*



Exklusiv für Lemke erscheint das von Hobbytrain produzierte Drei-Wagen-Set der DB-Doppelstockwagen. Als Besonderheit tragen die nach Epoche IV beschrifteten Vierachser eine Innenbeleuchtung. Info: www.lemke-collection.de.

E-MODELL ▸ *Wageninnenbeleuchtung H0, TT, N*

Wahlweise in Weiß, Warmweiß oder Gelb verbreiten die Innenbeleuchtungen für Personenwaggons ihr Licht per montierbarer Platinenstränge. Die mit LED bestückten Platinen gibt es in verschiedenen Längen und Breiten, auch speziell für bestimmte Modelle wie etwa Märklins älteren ICE1-Mittelwagen, sowie teils universell für die Nenngrößen H0, TT und N verwendbar. Die Helligkeit ist mittels Potentiometers einstellbar. Die Stromstärke liegt dabei zwischen 30 und maximal 45 mA. Info: Electronic-Service Ottenbreit, Hahnenbachstr. 21, 55606 Hahnenbach, Tel. (06752) 91124.

SCHUCO ▸ *Setra-Bus und Jaguar 960 in H0*



Ein bemerkenswert feines H0-Modell ist der neue Setra-Bus S6 (Bild), der geradezu für ein Innenleben mit Fahrgästen und Fahrer prädestiniert scheint. Die Serie moderner landwirtschaftlicher Nutzfahrzeuge setzen der Frontlader Claas Axos 330 (Bild) und der Claas-Mähdrescher Jaguar 960 (Bild) fort. Info: Dickie-Schuco GmbH u. Co. KG, Werkstr. 1, 90765 Fürth, Tel. (0911) 976504, Fax (0911) 9765415, Internet: www.schuco.de.

LENZ ▸ *Gepäckwagen Pwi 31a in 0*



Das Spur-0-Sortiment ergänzt der fein detaillierte Gepäckwagen Pwi 31a der DB. Das Modell trägt Federpuffer und eine auch im Analogbetrieb funktionsfähige Innenbeleuchtung (getrennt für Gepäck- und Zugführerabteil schaltbar). Das neue, auf dem Fehlerstromprinzip basierende Kehrschleifenmodul LK200 verträgt einen Maximal-Strom von 5A, lässt sich einfach verdrahten und schaltet die Polarität verschleißfrei ohne Relais um. Info: www.lenz-elektronik.de.

LGB ▸ *Weihnachtswagen in IIm*

Ein zweiachsiger Plattform-Personenwagen, festlich dekoriert, bringt weihnachtliche Stimmung auf die Gartenbahn. Info: Gebr. Märklin & Cie. GmbH, www.lgb-bahn.de.

CLASSIC MODEL ▸ *Tschechische BR 556 in H0*



Mit einem perfekt detaillierten Aufbau begeistert das Kleinserienmodell der tschechischen Baureihe 556. Dank des Roco-Großserienfahrwerks ist die mächtige Lok auch dem Anlagenbetrieb gewachsen. Das H0-Modell weist eine digitale Schnittstelle und einen im Kessel installierten Lautsprecher für die Nachrüstung eines Sound-Decoders auf. Info: Classic Model CZ, Bartolomejská 3, 11000 Praha 1, Tel./Fax (00420)(2)24228101, www.classicmodel.cz.

SEM ▸ *Sächsische H0e-Eichwagen*



Tino Eisenkolb hat einen H0e-Eichwagen sächsischer Schmalspurbahnen in DRG-Epoche-II- (Bild rechts) und DR-Epoche-III-Ausführung (Bild links) ausgeliefert. Beide mit Metall-Aufbauten ausgestatteten Modelle sind epochenspezifisch detailliert und mit den korrekten Anschriften versehen. Info: T. Eisenkolb, Karl-Liebknecht-Siedlung 10, 08451 Crimmitschau, Internet: sem-kleinserien-crimmitschau.de.tl.

FLEISCHMANN ▸ *S3/6 als Ausstellungslok in H0*

Als Ausstellungsstück in Seddin 1924 wurde eine DRG-S3/6 mit extravaganter Lackierung und goldenen Applikationen festlich herausgeputzt. Das H0-Modell ist für Gleich- und Wechselstrom erhältlich. Als Formneuheit für N-Bahner befindet sich der zweiachsige Schienenwagen S14 der DB mit Traktorladung in der Auslieferung. Info: www.fleischmann.de.

WIKING ▸ *Ford Granada und Golf VI GTI in H0*



Als Epoche-IV-Klassiker feiert das H0-Modell des Ford Granada (Bild r.) seine Wiking-Premiere. Den brandaktuellen Kontrapunkt setzt mit dem Golf VI GTI (Bild lks.) eine weitere H0-Neukonstruktion. Die Reihe der modernen Schlepper setzen der silberne Lamborghini R8 270 (Bild) und der Same-Deutz Diamond 270 (Bild) fort. Ein Wiedersehen gibt es mit Bundesbahn-Straßenroller, Betonmischer und Rungenauflieger in der Hanomag-Henschel-Edition aus revitalisierten Formen. Als N-Neukonstruktion tritt der aktuelle VW Tiguan an. Info: www.wiking.de.

MODELLBAHN AKTUELL

ARNOLD ▸ *Fertiggebäude in N*



Nun gibt es die preiswerten Hornby-Gebäudefertigmodelle aus Polyresin auch in der Nenngröße N. Lackiert und realistisch gealtert präsentieren sich unter anderen der Wasserturm (Bild), Trafohäuschen, Wellblechbude und Fachwerkgeräteschuppen. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 20 JAHREN: *West-89 zum Ostherbst-89*



Ab Mitte der 1970er-Jahre ließ der MODELLEISENBAHNER mehr oder weniger stillschweigend die Berichterstattung über Modellneuheiten des „nichtsozialistischen Wirtschaftsgebietes“ (NSW), namentlich aus der Bundesrepublik, einschlafen. Erst mit dem Wendeherbst 1989 wurde auch diese unglückselige Handhabung fallengelassen: MEB stellte in Ausgabe 12/1989 ein Modell der BR 89 (!) von Fleischmann vor – nicht irgendeine, sondern eine jener ehemaligen „Privatbahn-T 3“, die bei der DR (Ost) mit Schlepptender nachgerüstet wurden. Fleischmann aus Nürnberg brachte gar eine Ausführung mit dem roten Lunin-Wimpel in die Läden. Die meisten ostdeutschen Eisenbahnfreunde, die vor dem 9. November 1989 noch nie die BRD betreten hatten, schauten allerdings ebenso angesichts der Preise, derer sie gewahr wurden – eben betreten.

SPUR I RHÖN

I-Anlage in S-Form

Die Spur-I-Freunde Rhön boten am 19. und 20. September in Fladungen ein besonderes Erlebnis für Modellbahnfans. Volker Sukatus und Gerd Klother stellten ihre gut 60 Meter Gleise fassende und aus insgesamt 45 Modulen und Segmenten bestehende Anlage aus, bei es sich um eine der größten transportablen Spur-I-Anlagen handeln dürfte. In S-Form aufgebaut, begeisterte sie mit Details und Eigenbauten. Über 20 Lokmodelle und kaum zu zählende Wagen boten reichlich Abwechslung auf der in den Außenmaßen ungefähr neun mal 20 Meter großen Anlage.



Fotos (2): Gross

Auf der Anlage zogen auch scheinbar unauffällige Fahrzeuge wie dieser Uerdinger Schienenbus ihre Runden.



Zu den Eigenbaumodellen gehört diese schmuck anzusehende bayerische S3/6.

SPUR I HAMBURG

60 Jahre MEHEV

● Der Modelleisenbahn Hamburg e.V. (MEHEV) feierte am 7. Oktober sowie dem darauf folgenden Wochenende mit einem großen Eisenbahnfest das 60-jährige Bestehen seiner großen, weltweit bekannten Modellbahnanlage in Spur I, die seit Jahr und Tag im heutigen Hamburg-Museum bestaunt werden kann. Vier Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg eröffnete der MEHEV den ersten Anlagenabschnitt. Er bildet einen Teil der Vorbildstrecke von Hamburg-Harburg und der Pfeilerbahn nach. Zur Feier Anfang Oktober kam hoher Besuch: Ute Plambeck, die Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für Hamburg und Schleswig-Holstein, überreichte die Geburtstagsgrüße der großen Bahn. Der kleine Bruder, inzwischen auch ein Riese, überreichte eine riesige und zünftige Geburtstagstorte: Das „Miniatur-Wunderland" gratulierte damit auf seine Weise. Am Wochenende 10. und 11. Oktober gab es ein riesiges Eisenbahnfest im Museum – mit Sondervorführungen der Anlage, einer Modellbahnschau verschiedener Spurweiten und Filmvorführungen des Partnervereins Freunde der Eisenbahn. Die Spur-I-Modellbahn kann außer Montag die ganze Woche besichtigt werden.



Das Miniatur-Wunderland spendierte eine große Geburtstagstorte – eine tolle Idee der Modellbahner aus der Speicherstadt.



Fotos: Brüggemann

Der MEHEV-Vorstand steht stolz vor seiner Modellbahn und einer ihrer neuesten Loks, einer 24. Die Anlage ist eine der Hauptattraktionen des Hamburg-Museums.

MESSE-KALENDER

12. BIS 15. NOVEMBER 2009:
Modellbau Süd, Stuttgart

20. BIS 22. NOVEMBER 2009:
Faszination Modellbau, Bremen.

8. BIS 10. JANUAR 2010:
Echtdampf-Hallentreffen, Messe Karlsruhe.

4. BIS 9. FEBRUAR 2010:
Internationale Spielwarenmesse, Nürnberg.

ACCUCRAFT

Echtdampf-VIk in 1:20,3

● Die sächsische VIk fertigt Accucraft nach Originalplänen im Maßstab 1:20,3 aus Messing und rostfreiem Stahl. Der stämmige Fünfkuppler wird mit elektrischem Antrieb und als Livesteam-Modell angeboten. Als erste Ausführung rollt die sächsische Ursprungsausführung an, doch auch andere Versionen sind angedacht. Bestellung über MBV Schug, Neustr. 18, 54340 Detzem, Tel. (06507) 802326, Internet: www.accucraft.de.

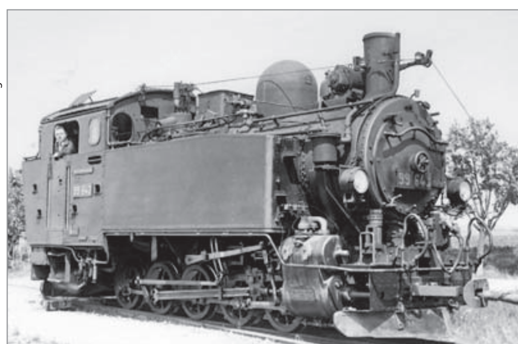


Foto: Slg. Schumacher

Wie von Accucraft gewohnt, wird das Modell dem Aussehen des Vorbilds (auf dem Foto ist eine spätere Ausführung zu sehen) sehr nahe kommen.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 21, gültig ab Heft 1/2008,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Josh, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789985*
Fax (01805) 566201- 94*
*14 Cent die Minute aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk ggf. abweichend
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de;

PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-69, Fax (0211) 690 789-50

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.
Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.
Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das Honorar schließt die Verwendung in digitalen On- bzw. Offline-Produkten ein.

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Werner Reinert, Horst Wehner
ISSN 0026-7422





Foto: DR, Slg. Rainer Heinrich

GEREGELTER WINTERDIENST

Die Deutsche Reichsbahn hatte für alle Wetterlagen Vorschriften parat, so auch für die kalte Jahreszeit. Lehrfilme und Diaserien zeigten, worauf es ankam.

SACHSEN IM RÜCKBLICK

Zurück zu den Wurzeln, Teil 2: Hans-Heinrich Schubert geht in H0 und H0e auf historischen Heimaturlaub.



Foto: Tiedtke

Außerdem

Gut, Güter, am besten

Zur Nachahmung ausdrücklich empfohlen: Mit der kreativen Füllung von Güterwaggons befasst sich Michael Siemens.

Winterwetter angesagt

Markus Tiedtke setzt Miniaturwelt mit Schnee und Eis in Szene.

60 Jahre im Business

Exklusivinterview mit Jarret Haedrich vom US-Hersteller Atlas.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das Januar-Heft erscheint am **9. Dezember** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Chocholaty

DR-KURZZUG

Mit gezielten Eingriffen wertet Jörg Chocholaty Brawas Modelle der V15 und eines Di24 auf.

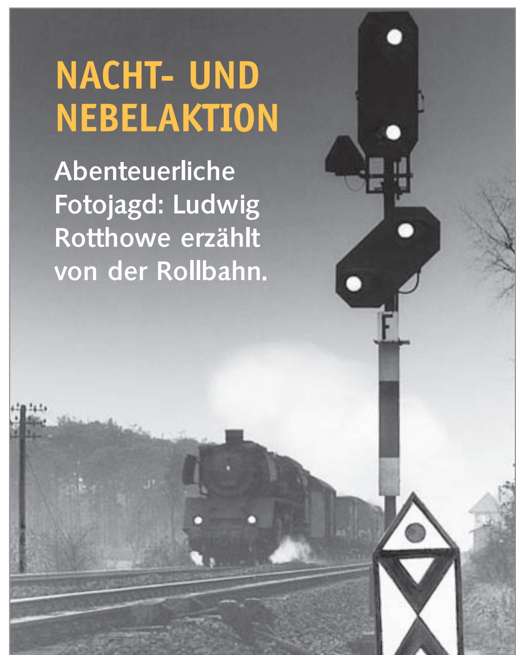


Foto: Ludwig Rotthowe

NACHT- UND NEBELAKTION

Abenteuerliche Fotojagd: Ludwig Rotthowe erzählt von der Rollbahn.



Foto: Frickel

ALLES ANDERE ALS KONFEKTIONSWARE

Mit sensationellen Details stattet Marcel Ackle sein Feldbahn-Schaustück im Gartenbahnmaßstab aus.